



NS

Commercie & Ontwikkeling

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

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Aan de vertegenwoordigers van de
consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het LOCOV

Datum 3 mei 2017

Ons kenmerk CC/PA/TD- 797

Onderwerp Besluit dienstregeling 2018

Telefoon 06 – 22 47 29 04

E-mail frank.visser@ns.nl

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Hartelijk dank voor uw advies van 14 maart jl. (kenmerk Locov 2017-71550) op de voorgenomen wijzigingen per Dienstregeling 2018. Graag gaan wij in op uw advies. Tenzij anders vermeld hebben wij de voorstellen uit de adviesaanvraag opgenomen in onze capaciteitsaanvraag bij ProRail voor de dienstregeling.

Wij willen u bedanken voor de constructieve gesprekken die wij met elkaar gevoerd hebben sinds de start van de ontwikkeling van Dienstregeling 2018. De adviesaanvraag en dit besluit zijn daarmee het sluitstuk van een langer proces waarbij wij met u van gedachten hebben gewisseld. Naar aanleiding van uw inzichten en suggesties zijn veranderingen in het ontwerp doorgevoerd. NS blijft graag met u in gesprek over de dienstregelingsontwikkeling in de komende jaren. Hiervoor heeft u in uw advies al verschillende suggesties gedaan die wij graag verder met u willen bespreken.

In het vervolg van deze brief zullen wij eerst ingaan op de aanpassingen die zijn doorgevoerd naar aanleiding van uw advies en vervolgens op de algemene opmerkingen en vragen die door u zijn gemaakt. Ten slotte gaan wij per traject in op uw adviezen en opmerkingen.

Aanpassingen naar aanleiding van uw advies

Wij zijn blij dat u zich herkent in de positieve effecten voor de gemiddelde wachttijd van de tienminutendienst van Intercity's tussen Amsterdam Sloterdijk en Eindhoven en - in één richting tijdens de brede spits - van de Sprinters tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum. Wij kunnen bevestigen dat NS hiervoor ook meer materieel gaat inzetten zodat de zitplaatscapaciteit op deze drukke corridor zal toenemen.

NS heeft op basis van uw advies en het advies van de decentrale overheden uit de Noordvleugel de volgende aanpassingen gedaan:

- NS rijdt in de ochtendspits een extra Intercity van Enkhuizen naar Amsterdam Centraal en een extra Intercity van Enkhuizen naar Hoorn (treinnummers 4533 rond 08.30 uur en 4525 rond 06.00 uur). In de avondspits rijdt NS een extra Intercity van Amsterdam Centraal naar Enkhuizen (treinnummer 4548 rond 15.30 uur). In totaal rijdt NS hiermee zowel in de ochtendspits als in de avondspits vijf spits Intercity's Enkhuizen-Amsterdam Centraal in de spitsrichting. Zo verbreden wij de spits om zo meer reizigers in Hoorn een goede aansluiting te bieden op de Sprinters van/naar Alkmaar en Zaandam in plaats van de langere overstap die ontstaat in de daluren;



- NS rijdt in de ochtendspits een extra Intercity van Alkmaar naar Haarlem (treinnummer 3437 rond 09.00 uur) en in de avondspits van Haarlem naar Alkmaar (treinnummer 3446 rond 16.00 uur). Zo verbreden wij de spits om meer reizigers vanuit Alkmaar, Heiloo, Castricum en Beverwijk een snelle verbinding te geven naar Haarlem en (met overstap) Leiden Centraal in de ochtendspits (en vice versa in de avondspits);
- NS rijdt een extra vroege Sprinter van Alkmaar richting Uitgeest en Amsterdam Centraal (treinnummer 4019). Zo kunnen vroege reizigers naar Schiphol later vertrekken omdat ze geen lange overstap meer hebben op Uitgeest. Starten op een noordelijker gelegen station is niet mogelijk vanwege het onderhoudsrooster tussen Alkmaar en Heerhugowaard;
- NS rijdt in de avondspits twee extra Sprinters van Uitgeest naar Amsterdam Centraal. In onze adviesaanvraag waren deze Sprinters geschrapt op grond van reizigersaantallen (treinnummers 4773 en 4775). Door deze Sprinters te blijven rijden rijdt er ook in Dienstregeling 2018 's avonds tot circa kwart voor acht vanuit Uitgeest elk kwartier een Sprinter richting Amsterdam Centraal;

Vroege verbindingen Noord-Holland

U stelt enkele vragen over vroege verbindingen in Noord-Holland. Op zondagochtend starten drie Sprinters richting Haarlem net als in Dienstregeling 2017 op Uitgeest en dus niet in Alkmaar (treinnummers 4814, 4818 en 4822). Er is op de vroege zondagochtend onvoldoende markt vraag tussen Alkmaar en Uitgeest voor een halfuursdienst. Op zaterdag starten de Sprinters 4023 en 4025 in Uitgeest net als in Dienstregeling 2017.

Belang hoogwaardige Sprinterverbindingen en goede aansluitingen

NS onderschrijft het belang van hoogwaardige kwaliteit ook voor de sprinterverbindingen zoals korte reistijden, goede aansluitingen en spreiding over het uur. Met Dienstregeling 2018 investeert NS daarom niet alleen in verhoging van de frequentie van Intercity's, maar ook in verhoging van de frequentie van Sprinters tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum. Waar mogelijk probeert NS de dienstverlening aan reizigers te verbeteren. Het bieden van optimale aansluitingen en frequenties is echter niet altijd mogelijk gezien de beperkte mogelijkheden binnen de beschikbare infrastructuur en de soms tegenstrijdige wensen en belangen van verschillende reizigersgroepen. In de Locov-vergadering van 30 maart jl. hebben wij hier nader met elkaar over gesproken en afspraken gemaakt om dit gesprek voort te zetten. In het vervolg van deze brief zullen wij ingaan op de punten die u specifiek heeft benoemd.

Haarlem - Alkmaar

U constateert dat met de wijziging in het addendum van de Sprinter tussen Hoorn, Alkmaar, Haarlem en Amsterdam Centraal in de spits de spreiding van de treinen van Haarlem naar Alkmaar is veranderd. U adviseert de spreiding te verbeteren waarbij het voor u acceptabel is als de overstaptijd uit de richting Den Haag niet wordt verkort van de huidige negen naar vijf minuten. Ook adviseert u de mogelijkheden om de betrouwbaarheid van de overstap in de andere richting die twee minuten is te verbeteren. Door de samenloop op het baanvak, de beperkingen door het tunnelregime bij Beverwijk en de wens om aansluitingen te bieden op Alkmaar en Haarlem is de voorgestelde tijdslijging de uitkomst.

Planmatig is de overstap van twee minuten in de ochtendspits robuust, maar we zien ook dat de aansluiting niet altijd wordt gehaald. In de eerste weken van Dienstregeling 2017 werd de aansluiting in 86% van de gevallen gehaald. NS zag dat de spits-Intercity vaak werd gehinderd door de Sprinter Hoorn-Haarlem-Amsterdam Centraal. Sinds 13 februari dit jaar rijdt deze Sprinter één minuut vroeger vanaf Alkmaar. In 92% van de gevallen worden de aansluitingen nu gehaald. Om een kwalitatief zo goed mogelijke overstap te bieden, zijn er afspraken gemaakt over het wachten van de aansluitende trein als de eerste trein vertraagd is.

Amsterdam Lelylaan - Schiphol Airport - Leiden Centraal - Den Haag Centraal

Naar aanleiding van uw advies starten wij een studie om de Sprintertreindienst rondom Leiden anders vorm te geven, met als zoekrichtingen aanpassing van de doorkoppeling overdag en de uitsnijding in avonduren. Wij zullen u op de hoogte houden van de voortgang. U vraagt te onderzoeken of de reistijdverlenging van de Intercity's op de Oude Lijn door het langere stationnement op Leiden Centraal ongedaan kan worden gemaakt. Het stationnement van vijf minuten is een gevolg van de kwartierligging van de intercity-diensten op de aanpalende baanvakken en de wens om elk kwartier aansluitingen te bieden.



In de genoemde studie zullen wij tevens bestuderen of er nog een kleine optimalisatie in de stationnementstijd mogelijk is zonder de kwartierligging van de Intercity's teniet te doen.

Haarlem - Utrecht Centraal

Gezien de omvang van de doorgaande reizigersstromen over Amsterdam Centraal heen is er volgens u een aanmerkelijk grotere behoefte aan een rechtstreekse verbinding tussen Haarlem en Amsterdam Amstel/Utrecht Centraal dan tussen Enkhuizen/Hoorn en Amsterdam Amstel/Utrecht Centraal.

NS heeft bewust gekozen om de Intercity's van en naar Utrecht door te rijden richting Zaandam. NS draagt zorg voor een goede robuuste overstap tussen Haarlem en Amsterdam Amstel/Utrecht Centraal. In Dienstregeling 2018 sluiten de Intercity's tussen Haarlem en Amsterdam Centraal en tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal weer op elkaar aan. Het overstappatroon is inderdaad variërend tussen de vijf en tien minuten. Dit is inherent aan de tienminutendienst tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal.

Enkhuizen - Alkmaar

In het eerste ontwerp van Dienstregeling 2018 kwam de Sprinter Amsterdam Centraal - Haarlem - Alkmaar - Hoorn op een ander tijdstip aan in Hoorn, waardoor op alle dagen en tijdstippen een goede overstap was van de Intercity vanuit Enkhuizen op deze Sprinter (en vice versa). Gezien een conflict met goederentreinen rondom Beverwijk (met negatieve effecten op de Sprinters) heeft NS gekozen de Sprinter weer in te leggen op dezelfde tijd als in Dienstregeling 2017. Dit heeft als gevolg dat in Hoorn alleen in de spitsuren in de spitsrichting de overstappen van/naar Alkmaar kort zijn. In het dal en het weekend is de overstap respectievelijk zestien, danwel achttien minuten, afhankelijk van de richting.

Er is gekeken naar de door u voorgedragen oplossingen. Hierbij is gekeken naar het oplossend vermogen voor het verkorten van de overstappen in het dal, reizigerseffecten en naar de logistieke inpasbaarheid. Het is niet mogelijk om de Sprinter te knippen op Alkmaar. Logistiek past dit niet op het enkelsporige baanvak bij Obdam en leidt het tot een nog slechtere overstap op Hoorn. Daarnaast zien we dat het aantal reizigers dat met deze knip een overstap krijgt op Alkmaar groter is dan het aantal overstappers op Hoorn (3000 reizen per dag versus 700 reizen per dag). De trein niet keren op Alkmaar maar op Heerhugowaard is logistiek niet maakbaar op station Heerhugowaard.

NS heeft op verzoek van de regio ook gekeken of het mogelijk is de Sprinter Amsterdam Centraal - Haarlem - Alkmaar - Hoorn door te laten rijden naar Enkhuizen. Dit is logistiek niet inpasbaar tussen Hoorn en Enkhuizen in samenhang met het enkelsporige baanvak bij Obdam. Het starten van de spits-Intercity van de Kennemerlijn in Hoorn in plaats van Alkmaar leidt, net als de voorgestelde knip in Alkmaar van de Sprinter, niet tot een goede aansluiting in Hoorn. Het starten van de spits-Intercity naar Haarlem in Heerhugowaard biedt ook geen oplossing voor de overstap in Hoorn.

De enige optie die overblijft is de bestaande spits-Intercity Enkhuizen - Amsterdam Centraal (treinserie 4500). Deze trein rijdt vanwege het enkelsporige baanvak Hoorn Kersenboogerd - Enkhuizen in één richting. Om de overstappers van/naar Alkmaar tegemoet te komen heeft NS besloten de bedieningsperiode van deze spits-Intercity te verruimen. Dit betekent het toevoegen in de ochtendspits van een trein Enkhuizen - Amsterdam Centraal en in de middagspits een trein Amsterdam Centraal - Enkhuizen plus de Intercity die in Dienstregeling 2017 in de ochtendspits start in Hoorn vanaf Dienstregeling 2018 te starten in Enkhuizen. Hiervan profiteren ook spitsreizigers tussen Enkhuizen - Hoorn en Amsterdam Centraal.

Enkhuizen - Purmerend - Zaandam - Schiphol Airport

Buiten de spits neemt de reistijd toe voor reizigers vanaf Hoogkarspel, Bovenkarspel-Grootebroek, Bovenkarspel Flora en Enkhuizen richting Purmerend Overwhere, Purmerend, Purmerend Weidevenne, Zaandam Kogerveld en Zaandam door een lange overstap in Hoorn op de Sprinter richting Zaandam. De tijdsligging van deze Sprinter op de Amsterdamse Westtak ligt vast. Een andere tijdsligging van deze trein om de overstap korter te maken heeft tot gevolg dat de reistijd zal toenemen tussen Hoorn Kersenboogerd en Schiphol Airport/Hoofddorp. Het verlengen van de reistijd heeft voor meer reizigers een negatief gevolg dan het bieden van de overstap.



U stelt voor de Intercity Enkhuizen - Heerlen een stop te geven in Zaandam en denkt dat deze ruimte te vinden is gezien de langere stilstand op station Hoorn. Het aantal reizigers van Hoorn tot Enkhuizen dat op Zaandam moet zijn is circa 400 per gemiddelde werkdag. Het aantal reizigers dat naar Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal wil vanuit Hoorn - Enkhuizen is 4.500 per gemiddelde werkdag. Deze laatste groep reizigers zou een langere reistijd krijgen bij een stop op Zaandam. Reizigers die naar de stations in Purmerend moeten of naar Zaandam Kogerveld worden ook niet geholpen met een stop in Zaandam.

Een stop in Zaandam kan ook niet worden ingepast door de halteertijd op Hoorn te gebruiken vanwege het enkelspoor tussen Hoorn Kersenboogerd en Enkhuizen. De tijd voor een stop in Zaandam zou daarom gehaald moeten worden in de halteertijd in Amsterdam Centraal. NS heeft ook dit onderzocht. De stop is in de richting Amsterdam Sloterdijk - Enkhuizen niet maakbaar, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit van het treinproduct. Deze stop leidt tot afhankelijkheden op Zaandam en de halteertijd op Amsterdam Centraal wordt te kort om het treinproduct robuust te houden. NS concludeert dat een stop in Zaandam van de Intercity van/naar Enkhuizen niet maakbaar is en niet wenselijk is. NS besluit conform adviesaanvraag.

Uitgeest - Amsterdam Centraal - Breukelen

U adviseert negatief over de versnelling van de ICE in de daluren omdat dit vijf maal per dag leidt tot een langere reistijd van de Sprinter tussen Amsterdam Centraal en Breukelen (treinserie 7400). Er is een uitgebreide logistieke studie naar varianten gemaakt. In de spits weegt de reistijdwinst voor de ICE-reizigers niet op tegen het aantal gedupeerde reizigers in de Sprinters, terwijl dit tijdens daluren wel het geval is. Alternatief was dat de ICE in de daluren juist een langere reistijd zou krijgen dan in Dienstregeling 2017. Wij delen uw zorgen over de nadelige gevolgen van de versnelling van de ICE voor vijf Sprinters in de daluren. Idealiter zien wij een oplossing, waarbij zowel ICE als Sprinters goede reismogelijkheden bieden. ProRail heeft inmiddels voor dit knelpunt een overbelastverklaring afgegeven.

Wij danken u voor uw positieve advies voor de verbetering van de aansluiting 's avonds in Breukelen tussen de Sprinters vanuit Amsterdam Centraal en de Sprinters richting Utrecht Centraal (en vice versa) en ook over het langer doorrijden van de doorgaande Sprinter Utrecht Centraal - Amsterdam Centraal - Uitgeest. Deze aanpassingen zijn ook vroegtijdig afgestemd met de busvervoerders. Ook door hun medewerking is dit mogelijk. NS is blij met deze verbetering in de keten en is voornemens om de samenwerking op deze manier te continueren.

Almere Centrum - Utrecht Centraal

De reistijdverlenging die in Dienstregeling 2017 is ontstaan tussen Almere Centrum en Utrecht Centraal en het overslaan van station Utrecht Overvecht is een gevolg van de nieuwe landelijke dienstregelingsstructuur in combinatie met het nog niet gereed zijn van de aanpassing van de infrastructuur bij Naarden - Bussum en de keuze van materieelinzet.

In de voorbereiding van Dienstregeling 2018 heeft NS met ProRail hier uitvoerig naar gekeken. De infrastructuraanpassing van station Naarden-Bussum blijkt randvoorwaardelijk om tot een oplossing te komen, waarbij Utrecht Overvecht door de Sprinters van Utrecht Centraal naar Almere Centrum in noordelijke richting weer kan worden bediend en de treinen niet meer lang hoeven te stoppen op Hilversum.

Vanaf juni 2017 gaat NS met Sprintermaterieel rijden tussen Utrecht Centraal en Almere Centraal. Hierdoor wordt het mogelijk om in zuidelijke richting deze Sprinter weer te laten stoppen op station Utrecht Overvecht. Dit betekent het versneld realiseren van de aangekondigde maatregel voor Dienstregeling 2018.

Utrecht Centraal - Houten Castellum

In de brede spits rijden er 6 Sprinters in de spitsrichting tussen Houten Castellum en Utrecht Centraal (ochtendspits) en tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum (avondspits). Buiten de spits rijden de sprinters in een 11-19 ligging. Veel reizigers zullen van deze frequentieverhoging profiteren. NS besluit conform adviesaanvraag.



U vraagt of in de avonduren een regelmatige kwartierdienst tussen Utrecht Centraal en Geldermalsen wel mogelijk is, omdat dan de Intercity's ook in een ander patroon rijden. NS onderzoekt dit nader.

Den Haag Centraal/Woerden - Utrecht Centraal - Tiel/'s-Hertogenbosch

Als gevolg van de gewijzigde tijddigging van de Intercity's en Sprinters tussen Utrecht Centraal en 's-Hertogenbosch verslechtert de aansluiting in Tiel van de treinen van/naar Geldermalsen op de treinen van Arriva van/naar Arnhem. Met u vindt NS deze situatie onwenselijk. Zoals besproken met u heeft NS een mogelijke alternatieve dienstregeling voor de Sprinters 's-Hertogenbosch/Tiel - Woerden/Den Haag Centraal onderzocht om zo betere overstappen te creëren op de stations Tiel, Geldermalsen en 's-Hertogenbosch.

Wij hebben van u en de vertegenwoordigers vanuit regio Rivierenland begrepen dat deze oplossing op draagvlak kan rekenen. Op dit moment loopt de maakbaarheidsstudie nog. Wij hopen binnenkort duidelijkheid te hebben of de variant kan worden gerealiseerd of niet. Mocht de oplossing haalbaar zijn, dan zal NS zich inspannen deze zo spoedig mogelijk in te voeren. Omdat het onderzoek niet afgerond is voor de datum van de capaciteitsaanvraag (10 april) is het echter niet zeker of dat al bij de start van de dienstregeling lukt.

Over enkele jaren wordt de infrastructuur op station Geldermalsen aangepast. Op dat moment veranderen de mogelijkheden voor de dienstregeling op dit station en zal NS verbeteringen onderzoeken.

Vlissingen - Roosendaal

NS dankt u voor uw positieve advies over de spitstrein in de dienstregeling van de Zeeuwse lijn. NS is verheugd om deze productverbetering mogelijk te maken. We gaan het gebruik van deze treinen uiteraard goed monitoren. Wij blijven graag in gesprek met u en de decentrale overheden over het treinvervoer in Zeeland en over hoe vanuit ruimtelijke ontwikkelingen Zeeland het treinsysteem kan ondersteunen.

U vraagt de overstap in Roosendaal op de Intercity's van/naar Zwolle te verbeteren. NS monitort en analyseert sinds de invoering van Dienstregeling 2017 in december jongstleden de door u genoemde overstap. Verbetervoorstellen worden doorgevoerd, waarbij de verbeteringen voornamelijk niet de dienstregelingstijden raken, maar gericht zijn op het verhogen van de punctualiteit van de aankomende trein en het beter faciliteren van de overstap op Roosendaal. Zo geldt een wachttijdregeling waarmee de treindienstleider van ProRail bij een beperkte vertraging zorgt dat de vertrekkende trein wacht voor het bieden van de overstap. Wij blijven deze aansluiting monitoren. In de eerste zeven weken van Dienstregeling 2017 ging circa 88,5% aansluitingen in Roosendaal goed. In maart is dit gestegen tot 97,3% richting Zwolle en 94,2% richting Vlissingen.

West-Brabant

Wij danken u voor uw steun in ons standpunt in zake de goederentreinen in West-Brabant. Ook NS vindt het onwenselijk dat in 2018 de Sprinterdienst Roosendaal - Dordrecht circa een week per maand één keer per uur zou moeten worden ingekort.

NS is voornemens voor Dienstregeling 2019 voor de zomer een studie uit te voeren naar optimalisatiemogelijkheden in West-Brabant. Optimalisatie van de overstaptijd vanuit Zeeland op de IC Direct richting Schiphol Airport en de Sprinter-verbinding tussen Roosendaal en Rotterdam Centraal is onderdeel van deze studie. Door het extra goederenverkeer dat via Brabant en de (oude) Moerdijkbrug afgewikkeld moet worden (wegens de werkzaamheden aan Duitse zijde van de Betuweroute) lijkt de zoekruimte de komende jaren beperkt. Voor Dienstregeling 2018 heeft NS (lering trekkend van het Fyra-verleden) een dienstregelingsaanvraag ingediend met een fall-back route voor de IC-Brussel, mocht onverhoopt toelating op de HSL niet direct mogelijk zijn. Deze fall-back-claim komt per Dienstregeling 2019 te vervallen.

Zeeland - Utrecht in avonduren

U vraagt om een betere verbinding van Zeeland met Utrecht later op de avond. NS heeft de treindiensten tussen Rotterdam Centraal/Den Haag Centraal en Utrecht Centraal/Amersfoort op deze wijze uitgedund om in avonduren een kwartierdienst tussen Gouda, Utrecht Centraal en Amersfoort te kunnen bieden. De reizigersaantallen op deze relatie zijn veel



groter dan het aantal Zeeuwse overstappers richting Utrecht Centraal. De snelste route van Zeeland naar Utrecht Centraal is altijd via 's-Hertogenbosch.

Tilburg Universiteit

U wijst op de spreiding over het uur van de Sprinters vanaf Tilburg Universiteit richting Tilburg en vraagt in geval het niet lukt om de aansluitingen in 's-Hertogenbosch tussen de richtingen Tilburg en Utrecht te verbeteren, de mogelijkheid te onderzoeken van een stop van de Intercity Zwolle - Roosendaal op Tilburg Universiteit. De optelsom van wensen van reizigers- en goederenvervoerders waren op het traject tussen Tilburg en Breda niet allemaal te realiseren. De gekozen dienstregeling is binnen de gegeven omstandigheden het best haalbare en per saldo voor de reizigers het beste. Zodra meer infrastructuur beschikbaar komt en minder goederentreinen in Noord-Brabant gaan rijden, ontstaan mogelijkheden om de treindienst verder te optimaliseren. Het laten stoppen van de Intercity op Tilburg Universiteit is niet maakbaar. Met ingang van 2018 verbetert de bereikbaarheid van Tilburg Universiteit door rechtstreekse verbindingen van en onder andere Oss, Nijmegen en Arnhem.

Eindhoven

U adviseert te zoeken naar mogelijkheden om de aansluitingen in Eindhoven te verbeteren. Inderdaad is een groot aantal wijzigingen van de Eindhovense overstappen reeds in 2017 ingezet (zie adviesaanvraag 2017).

In 2018 zijn de meest opvallende veranderingen:

- De Sprinter van/naar Weert krijgt een betere aansluiting op de Intercity richting Venlo (circa 200 reizigers/dag zijn ruim twintig minuten sneller) en op de Intercity richting Utrecht (circa 1000 reizigers/dag zijn vier minuten sneller), maar een slechtere aansluiting op de Intercity richting Breda (ca 800 reizigers/dag zijn vijf minuten langer onderweg)
- Door het beëindigen van de combineren/splitsen van treindelen van/naar Heerlen en Venlo biedt alleen nog de Intercity van/naar Venlo een snelle overstap van/naar Breda. Van/naar Heerlen wordt de overstap circa 23 minuten (was vijf tot acht minuten) en van/naar Maastricht circa twaalf minuten (was: zestien tot achttien minuten). Reizigers uit Heerlen kunnen echter ook de stoptrein van Arriva nemen en in Sittard overstappen op de Intercity uit Maastricht.
- De sprinters van/naar 's-Hertogenbosch sluiten beter aan op de Intercity's van/naar Maastricht/Heerlen. Dit betekent een reistijdwinst van drie tot vijftien minuten voor circa 800 reizigers/dag.

Het klopt dat de overstaptijd voor Maastrichtse reizigers op de Sprinter richting Tilburg Universiteit van 23 naar 19 minuten is gegaan. Dit gaat om circa twintig reizigers per dag.

Binnen de uitgangspunten en specificaties van Dienstregeling 2018 is het voorgestelde plan rond Eindhoven de oplossing die per saldo voor de meeste reizigers aantrekkelijk is. Op korte termijn zien we helaas geen verbetermogelijkheden. Na de realisatie van nieuwe infrastructuur zijn op langere termijn wel verbeteringen mogelijk in Noord-Brabant.

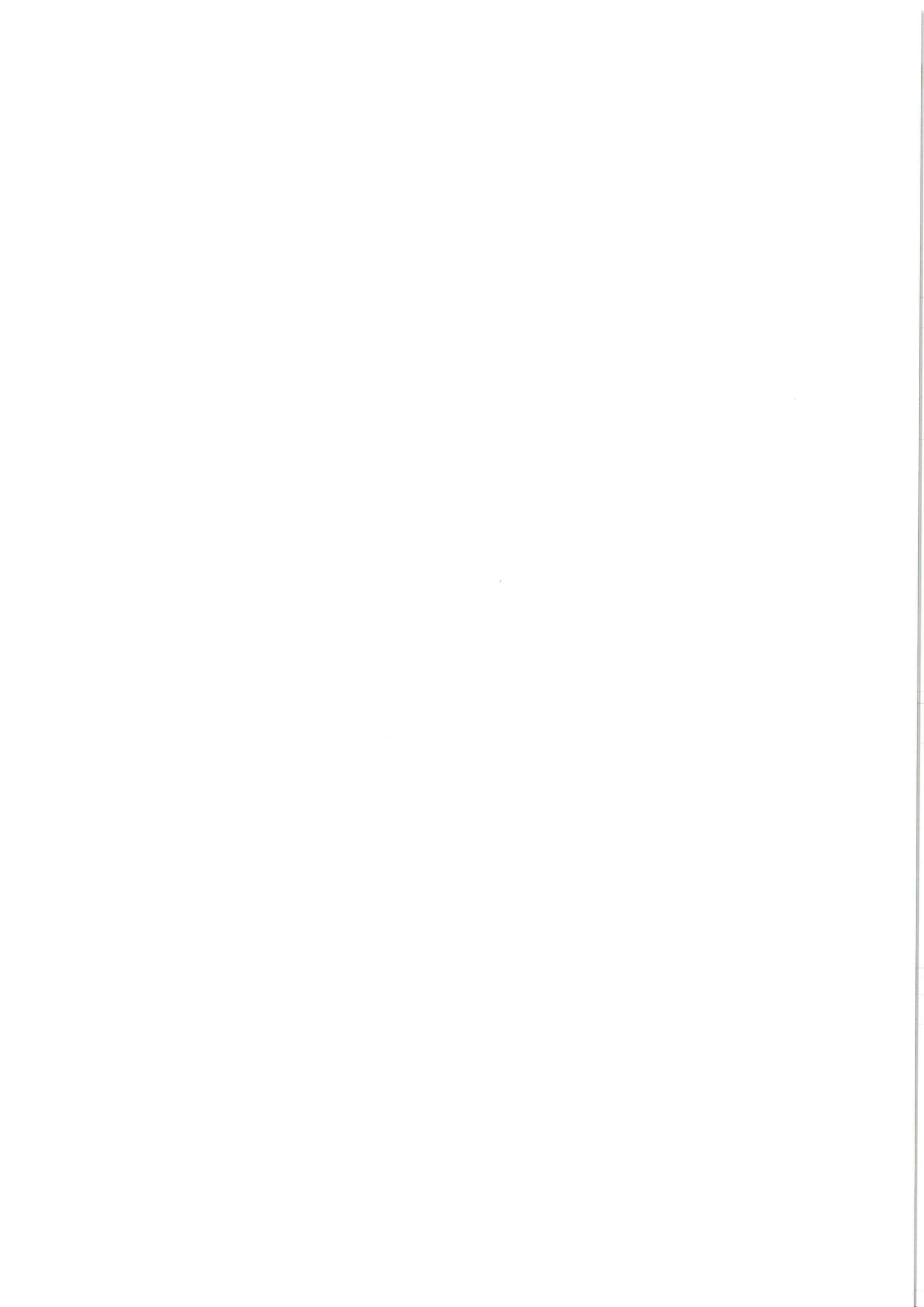
Sittard - Heerlen

Wij zijn verheugd in goed overleg met u, regionale overheden en de regionale vervoerder de optimalisatie van de dienstregeling Sittard-Heerlen in de avond te kunnen doorvoeren.

Sittard - Schiphol Airport

De constatering dat Weert/Roermond/Sittard de rechtstreekse verbinding met Schiphol Airport verliezen is correct. De frequentie richting Amsterdam Centraal verdubbelt naar vier rechtstreekse verbindingen per uur (met overstapmogelijkheden naar Schiphol Airport). Daarnaast ontstaan rechtstreekse verbindingen vanuit Limburg naar Hoorn en Enkhuizen, en zullen er in avonduren meer Intercity's tussen Eindhoven en Limburg gaan rijden.

Het is niet mogelijk alle wensen voor directe verbindingen te combineren met de tienminutendienst, de beschikbare infrastructuur en (efficiënt gebruik van) de beschikbare materieelvloot gegeven de vervoervraag van reizigers. De gekozen dienstregeling is per saldo voor meer reizigers aantrekkelijk. Relatief kleine reizigersstromen kunnen er op achteruitgaan, bijvoorbeeld door langere reistijd of een extra overstap. Om deze afweging in





perspectief te plaatsen: zowel in Roermond, Sittard als Weert is het aandeel reizigers van of naar Schiphol Airport en Amsterdam Zuid ongeveer één procent van het totale aantal reizigers vanaf deze stations.

U adviseert om de rechtstreekse verbinding met Schiphol Airport met Zuid-Limburg te behouden door Intercity's in Eindhoven te blijven splitsen en combineren. Dit zou een zeer inefficiënte materieelinzet opleveren en daarnaast is splitsen/combineren in een hoogfrequente dienstregeling onwenselijk.

De beste oplossing vindt u herstel van de Intercity Den Haag - Venlo, als doorgaande trein te verlengen naar Düsseldorf. Via separate overleggen zult u op de hoogte gehouden worden van de ontwikkelingen voor de treindienst Eindhoven - Düsseldorf via Venlo.

Meppel - Leeuwarden

U adviseert positief over de uitbreiding van de treindienst tussen Meppel en Leeuwarden. NS besluit conform adviesaanvraag.

Twente

U vraagt om tot een beter model te komen voor de bediening van Twente door NS en andere vervoerders en een betere oplossing te vinden voor de aansluiting van de nieuwe treindienst Hengelo - Bielefeld op de Intercity's van en naar de Randstad. U adviseert daarom voor het bedieningsmodel van Twente een integrale benadering waarin reizigersbelangen leidend dienen te zijn. Oplossingen over concessiegrenzen heen zouden hierbij ook in aanmerking moeten kunnen komen, al of niet met compensatie-afspraken als de baten en lasten onevenwichtig neerslaan bij de vervoerders.

NS heeft Dienstregeling 2018 binnen het geldende afsprakenkader omtrent concessies ontworpen. Discussie over deze afspraken valt buiten de kaders van het ontwerp van Dienstregeling 2018. NS heeft in samenwerking met Syntus en ProRail een dienstregeling ontworpen waarmee de reiskwaliteit voor de totale groep reizigers verbeterd door toevoeging van de Syntus sneltrein Zwolle-Enschede en de Regionalbahn 61 Hengelo-Bielefeld. NS wil dan ook meewerken aan deze wijziging, maar wel binnen het afsprakenkader van de hoofd railnet-concessie. In dit geval betekent dit dat er een oplossing moet worden gevonden voor de negatieve financiële impact op NS.

Het verbeteren van de aansluitingen in Hengelo is logistiek gezien geen eenvoudige opgave. De treindienst Bielefeld - Hengelo zit vastgeklemd tussen diverse andere treindiensten (reizigers en goederen). Bovendien speelt mee dat de nu geplande dienst optimaal is ten aanzien van de omloop van het materieel - en daarmee de enige financieel haalbare variant is. De Intercity zit vast in diverse overstapknopen en knelpunten. In de tijd schuiven leidt onherroepelijk tot nieuwe minpunten voor grote groepen reizigers.

Amsterdam Centraal - Brussel

NS bedankt u voor uw positieve advies voor de nieuwe route van de Intercity Amsterdam-Brussel over de HSL en voor het delen van uw standpunt (alsook van uw Belgische collega's van TreinTramBus) over de bediening van Den Haag Centraal en de snelheid van deze Intercity op het Belgische deel van het traject. Uiteraard houden we u op de hoogte van alle ontwikkelingen rond de verbindingen met België.

U doet enkele voorstellen voor de begin- en eindmomenten van de treindienst van de Intercity Amsterdam-Brussel. De keuze van de zestien treinen per dag is na zorgvuldig overleg met collega's van NMBS tot stand gekomen. Het rijden van treinen over een gedeelte van de route zoals u voorstelt kent een logistiek bezwaar: er eindigen dan enkele treincomposities op andere locaties dan Watergraafmeer en Vorst (Brussel). Daarmee wordt de kans op een slechte opstart groter; in het verleden is dit effect ook opgetreden toen één compositie in Rotterdam opstartte. NS wil daarnaast het onderhoud van het materieel optimaliseren op een beperkt aantal locaties uit overwegingen van effectiviteit en efficiency.

Het toevoegen van een vroege verbinding naar Brussel en een late verbinding naar Nederland zou ook ingevuld kunnen worden met het toevoegen van een extra treindienst over de gehele corridor. Hiervoor is de vervoervraag te laag om dit rendabel te kunnen uitvoeren. Ook zouden we kunnen overwegen de eerste trein naar Nederland en de laatste naar Brussel te schrappen ten faveure van de door u voorgestelde vroege en late



verbindingen. In dat geval worden naar verwachting meer reizigers gedupeerd dan de aanvullende verbindingen zouden toevoegen.

U adviseert bij het integreren van de Intercity Amsterdam-Brussel met de IC Direct Amsterdam-Rotterdam de treincapaciteit uit te breiden aangezien de tweede klasse op bepaalde tijdstippen nu al druk is. NS zal de integratie van de IC Brussel in de binnenlandse dienst laten samengaan met het verlengen van de IC Brussel, vooral ten behoeve van de capaciteit op het traject Amsterdam Centraal-Rotterdam Centraal en vice versa. De capaciteit van deze trein zal gebaseerd zijn op een inzet van zeven rjtuigen. De huidige binnenlandse IC Direct en IC Brussel hebben nu beide zes rjtuigen.

Betrouwbaarheid HSL

NS deelt de urgentie van maatregelen die de dienstuitvoering op de HSL betrouwbaarder maken. NS en ProRail verbeteren de prestaties van de HSL Zuid treindiensten IC Direct en Intercity Den Haag – Eindhoven via een planmatige verbeteraanpak. De aanpak focust in eerste aanleg op het reduceren van de uitval van de HSL treindiensten en tevens op het verbeteren van de punctualiteit. Het maatregelenpakket richt zich onder meer op het verbeteren van materieel en infrastructuur en het optimaliseren van de besturing van de treindienst. Dit relevante verbeterprogramma is in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu onafhankelijk gereviewd in 2016. De review heeft vastgesteld dat de HSL een complex systeem is: de combinatie van infra, materieel, beveiliging en dienstregeling, die het rijden met de IC direct complex maken, treft men nergens anders in Europa. Gegeven deze complexiteit concludeert de review dat de verbeterplannen van NS en ProRail plausibel zijn en zullen leiden tot vermindering van uitval.

Mede naar aanleiding van de review in 2016 is door het ministerie 60 miljoen euro beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de betrouwbaarheid van de HSL. Rond de zomer komt ProRail met een advies hoe dit budget het beste kan worden uitgegeven. Eén van de maatregelen die hiervoor in beeld is betreft inderdaad het plaatsen van windschermen op de brug over het Hollandsch Diep.

Voor alle HSL-treinen geldt dat bij harde wind op de brug over het Hollandsch Diep indien mogelijk in de bijsturing eerst wordt gekozen voor een snelheidsverlaging omdat de impact hiervan kleiner is dan het moeten omrijden over het klassieke net. Inmiddels is als onderdeel van de ingediende verbeterplannen de kalibratie van het windwaarschuwingssysteem verbeterd zodat treinen minder snel uitvallen door wind. In onderzoek is een aanpassing om hierbij onderscheid te maken naar treintype zodat IC Direct en de Intercity Den Haag - Eindhoven profiteren van de mindere windgevoeligheid. Er worden daarnaast momenteel aangescherpte bijsturingsscenario's onderzocht om de uitval van treinen te verminderen. Besluitvorming over deze twee maatregelen moet nog plaatsvinden.

Roosendaal - Antwerpen

NS verkent met NMBS de mogelijkheden om de verbinding van Roosendaal naar België te verbeteren, vooral na het wegvallen van de IC Brussel. Dit streven wordt bemoeilijkt door het ontbreken van toereikende treinbeveiliging in het Belgische materieel op het Nederlandse traject tot Roosendaal. Op dit moment rijdt, met ontheffing, één stoptrein per uur van en naar Antwerpen. Het is gezien de toenemende potentiële onveiligheid moeilijk denkbaar dat dit aantal verdubbelt, tenzij er een afdoende technische oplossing wordt gerealiseerd voor de treinbeveiliging. Deze technische oplossing zal in 2018 zeker nog niet beschikbaar zijn.

In België is op het baanvak Essen-Antwerpen een tweede stoptreindienst voorzien op maandag tot en met vrijdag. Deze treindienst kan logistiek gezien doorgetrokken worden naar Roosendaal. Zodra technisch mogelijk en ook financieel overeengekomen met NMBS zal deze doortrekking gerealiseerd kunnen worden. Roosendaal krijgt dan op werkdagen een regelmatige halfuurdienst met Antwerpen. NS ziet dit als een welkome oplossing die op korte termijn mogelijk zou kunnen worden, en ook op middellange termijn houdbaar is aangezien het rijden van de tweede treindienst voor meerdere jaren aan de orde zal zijn. Het doorrijden van de Intercity Brussel - Essen naar Roosendaal (de voorkeursvariant van NS) heeft aanzienlijk meer impact en kan helaas op korte termijn nog niet worden gerealiseerd.



Zolang er maar één stoptrein rijdt tussen Roosendaal en Essen is het mogelijk dat NS en NMBS er om logistieke redenen voor kiezen om op maandag t/m vrijdag de nieuwe stoptrein Antwerpen-Essen door te trekken naar Roosendaal in plaats van de huidige stoptrein.

U vreest op basis van een conceptuutwerking dat de tweede trein Roosendaal-Antwerpen niet leidt tot betere aansluitingen in Roosendaal op/van de Intercity's richting Vlissingen en Dordrecht en u adviseert deze 'achterlichtaansluiting' aan te passen. U heeft gevraagd of reistijdwinst gevonden kan worden in de ruime rijtjidspeeling in België. Het uit de rijtjidspeeling halen van de rijtijdverkortings kan op weinig bijval van NMBS en InfraBel rekenen. De huidige dienstregeling is juist ontwikkeld op verbetering van de punctualiteit.

U adviseert om de tweede stoptrein in ieder geval op de drukke momenten in het weekend ook te rijden. De tweede stoptreindienst is vanuit België opgezet om de regio Antwerpen bereikbaar te houden. Dit bereikbaarheidsaansluitend speelt met name op werkdagen. Uitbreiden van de treindienst in het weekend is niet rendabel voor NMBS.

Maastricht - Luik

Op basis van een conceptuutwerking van het traject Maastricht-Luik waarvan u kennis heeft genomen, vraagt u of het klopt dat de rijtijd op het Nederlandse traject met drie tot vier minuten toeneemt. De rijtijden van de treindiensten Maastricht-Luik en vice versa zijn in de capaciteitsaanvraag voor 2018 van NS en NMBS exact gelijk aan de situatie in 2017. Er is dus geen sprake van rijtijdverlenging.

U vraagt om de lege rit vanuit Maastricht op werkdagen na 23.00 uur een nuttige functie te geven. NMBS heeft vorig jaar laten weten dat er slechts beperkt potentieel is voor het beladen rijden van deze rit en dat het beladen rijden met extra kosten gepaard zal gaan. NS zal uw verzoek opnieuw onder de aandacht brengen van NMBS.

Heerlen - Aken

U vindt het spijtig dat de doorgaande trein tussen Heerlen en Aken nog niet gaat rijden in Dienstregeling 2018. Ook vanuit NS moeten wij constateren dat de pendel Heerlen - Herzogenrath weliswaar op dit moment de realistische, maar niet de meest klantattractieve oplossing is.

Amsterdam Centraal - Arnhem - Keulen

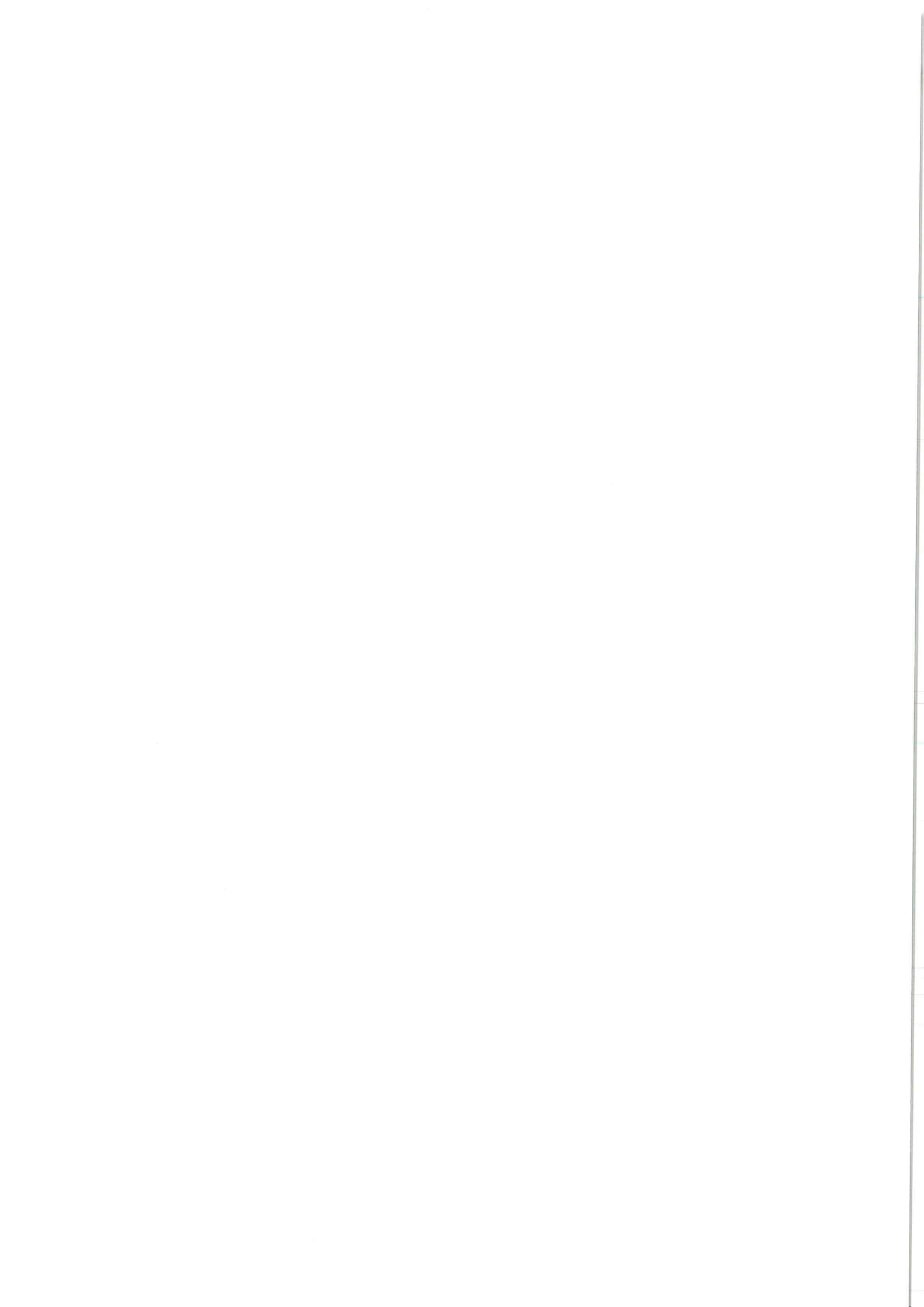
De tweede ICE-verbinding vanuit Amsterdam (treinnummer 105) rijdt sinds dit jaar met een dubbel treinstel vanwege de vervoersvraag van internationale reizigers. U stelt dat de drukte mede komt doordat de vertrektijd van de eerste trein vervroegd is en er daarna een gat van 2,5 uur valt en adviseert twee treinen te rijden met elk één stel, in plaats van één trein met twee stellen. De ICE-verbindingen rijden vrijwel om de twee uur en zijn daarmee goed gespreid over de dag. Er is gekozen voor verlenging van treinnummer 105, omdat deze in lijn is met de behoefte van internationale reizigers op dit tijdstip. Toevoegen van een extra trein bedient deze behoefte niet en leidt daarnaast tot extra kosten. Uiteraard blijft NS de ontwikkeling van de vervoersvraag in de internationale markt monitoren.

Amsterdam Centraal - Hengelo - Berlijn

De materieelcapaciteit van de Intercity Berlijn is volgens u in de zomer een knelpunt. U vindt het onwenselijk dat binnenlandse reizigers worden opgeroepen deze trein te mijden omdat deze trein de snelste verbinding is tussen Amsterdam Centraal en Twente en deze trein een functie vervult in het binnenlandse Intercitynet. U adviseert om samen met DB maatregelen te treffen. NS heeft geconstateerd dat extreme drukte vooral optreedt als op de ICE-route werkzaamheden zijn, en de ICE via Venlo rijdt. Dit zal in de zomer van 2017 niet het geval zijn. NS en DB blijven dit monitoren.

Vervolg

Inmiddels heeft NS de capaciteitsaanvraag ingediend bij ProRail. 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-797

Pagina 10/10

Ik ga er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard zijn wij bereid daar waar gewenst nog vragen te beantwoorden of een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

Bas Bakker

Directeur Concessie en Ontwikkeling