

Adviesaanvraag Dienstregeling 2018

Bijlage bij brief “adviesaanvraag Dienstregeling 2018”

31 januari 2017

Inhoud

1. Inleiding.....	3
1.1 Hoofdlijnen Dienstregeling 2018	3
1.2 Samenwerking.....	4
1.3 Basis voor dienstregeling 2019 en verder.....	4
1.4 Afhankelijkheden	4
1.5 Reizigerseffecten.....	4
1.6 Uitwerking in de daluren en eerste en laatste treinen	4
1.7 Leeswijzer.....	4
2. Meer Intercity's en Sprinters op corridor Amsterdam – Eindhoven	6
2.1 Meer Intercity's Amsterdam – Eindhoven	6
2.2 Meer Sprinters tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum	8
2.3 Versnelling ICE in daluren	8
2.4 Uitwerking Intercity's in avonduren en voor de ochtendspits	9
2.5 Uitwerking per regio	12
2.5.1 West-Friesland	13
2.5.2 Zaanstreek.....	13
2.5.3 Kennemerland.....	13
2.5.4 Utrecht	14
2.5.5 's-Hertogenbosch	14
2.5.6 Eindhoven	15
2.5.7 Limburg	15
3. Optimalisatie Sprinterdienst Almere Centrum – Utrecht Centraal	17
4. Reistijdverbetering Zeeland-Randstad.....	18
5. Meppel - Leeuwarden	19
6. Twente	20
7. Internationaal.....	21
7.1 Versnelling Intercity Amsterdam Centraal - Brussel	21
7.2 ICE Amsterdam Centraal - Duitsland.....	21
7.3 Heerlen-Herzogenrath	22
8. Vervolg	23
8.1 Onderhoudsrooster	23
8.2 Materieelinzet.....	23
8.3 Gesprekken met overheden	23
8.4 Nog op te lossen knelpunten	23
8.5 Van adviesaanvraag naar start dienstregeling.....	25

1. Inleiding

1.1 Hoofdlijnen Dienstregeling 2018

In Dienstregeling 2018 is NS voornemens om hoogfrequent te rijden tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven. Hiermee wil NS het aanbod voor reizigers verbeteren, zodat zij makkelijker kunnen reizen van deur tot deur. NS biedt op deze corridor niet alleen meer reismogelijkheden, maar biedt hiermee ook meer capaciteit voor reizigers op dit drukke traject. NS kan deze ambitie mede realiseren, doordat rond Utrecht Centraal extra infrastructuur is aangelegd.

NS rijdt meer treinen

NS rijdt vanaf 10 december 2017 tussen Amsterdam en Eindhoven zeven dagen per week zes Intercity's per uur. In de brede spits rijdt NS dan tussen Utrecht en Houten Castellum in de spitsrichting ook met zes in plaats van vier Sprinters per uur. Samenhangend met deze wijzigingen op de corridor Amsterdam-Eindhoven gaat NS ook in de vroege ochtend en in de avonden vaker treinen rijden tussen Eindhoven/Nijmegen en Utrecht/Amsterdam/Schiphol. Ook gaan er op zondag vier in plaats van twee Intercity's per uur rijden tussen Alkmaar en Amsterdam Centraal.

Reistijdversnelling van en naar Zeeland in de spits

In de spits versnelt de reistijd tussen Zeeland en de Randstad. Hiervoor zal 's ochtends twee keer een snelle Intercity rijden van Vlissingen naar Roosendaal en 's middags twee keer van Roosendaal naar Vlissingen. Deze Intercity stopt onderweg alleen in Middelburg, Goes en Bergen op Zoom. In Roosendaal wordt deze Intercity gekoppeld aan de reguliere Intercity Vlissingen-Rotterdam Centraal-Amsterdam Centraal die in Zeeland wel stopt op alle stations. De reistijdwinst voor reizigers uit Vlissingen en Middelburg van/naar de Randstad is hiermee circa een kwartier.

Intercity Brussel via HSL

NS wil in Dienstregeling 2018 de reistijd tussen Amsterdam en Brussel versnellen. Hiervoor zal de Intercity Amsterdam Centraal – Brussel Zuid twaalf keer per dag rechtstreeks over de hogesnelheidslijn rijden. Vier keer per dag rijdt de Intercity van en naar Den Haag HS.

Aanpassingen rond 's-Hertogenbosch

Door de gewijzigde dienstregeling op de corridor Amsterdam-Eindhoven en de inzet van sneller Sprintermaterieel, wordt de dienstregeling rond 's-Hertogenbosch aangepast. Er ontstaan meer rechtstreekse Sprinterverbindingen, bijvoorbeeld tussen Dordrecht en Arnhem en in de spits tussen Oss en Deurne. Reistijden worden hierdoor korter.

Voordelen en nadelen

De invoering van hoogfrequent rijden tussen Amsterdam en Eindhoven en de andere aanpassingen in de dienstregeling bieden veel voordelen voor de reiziger. Het is helaas niet gelukt om voor iedereen de dienstregeling te verbeteren. Zo profiteren veel reizigers in 's-Hertogenbosch van Sprinters die verder doorrijden zodat niet hoeft te worden overgestapt. Een kleinere groep reizigers krijgen op dit station en op station Tiel echter een lange overstap. Reizigers uit West-Friesland krijgen een rechtstreekse Intercity naar Utrecht Centraal, Eindhoven en Heerlen en in de spits een kortere reistijd naar Purmerend en Zaandam. In de daluren neemt de reistijd naar Purmerend en Zaandam echter toe vanwege een langere overstap in Hoorn. Reizigers tussen Amsterdam en Alkmaar krijgen op zondag elk uur vier in plaats van twee Intercity's en doordeweeks rijden in de tegenspitsrichting enkele Intercity's minder. De ICE Amsterdam-Arnhem-Duitsland gaat in de daluren sneller rijden. Dit betekent dat per dag vijf Sprinters tussen Amsterdam en Utrecht fors langer onderweg zijn.

1.2 Samenwerking

NS heeft overleg gevoerd met reizigersorganisaties, regionale overheden, andere spoorvervoerders en ProRail om tot deze dienstregeling te komen. Zo is met Arriva samengewerkt om te zorgen voor goede aansluitingen in Limburg als gevolg van de gewijzigde tijden van de Intercity's van en naar Utrecht Centraal. Ook worden afspraken gemaakt over de dienstregeling in Twente als gevolg van de komst van de sneltrein Zwolle-Enschede van Syntus en de nieuwe regionale grensoverschrijdende verbinding Hengelo-Bielefeld van Keolis. Met de provincie Fryslân en ProRail zijn afspraken gemaakt over de komst van de extra Sprinter Leeuwarden-Meppel die in Dienstregeling 2017 niet mogelijk was omdat de elektrische installaties hiervoor aangepast moesten worden. Tenslotte wordt gesproken met de regionale busvervoerders om ook de bussen zo goed mogelijk te laten aansluiten op de treinen in deze nieuwe dienstregeling.

1.3 Basis voor dienstregeling 2019 en verder

Dienstregeling 2018 is de basis voor volgende dienstregelingen. NS blijft werken aan verbeteringen. Deze zijn onder meer afhankelijk van de beschikbaarheid van infrastructuur, de spelregels voor de capaciteitsverdeling op het spoor en de ontwikkeling van de vervoervraag.

1.4 Afhankelijkheden

De beschreven dienstregelingswijzigingen zijn de voornemens van NS voor Dienstregeling 2018, ten behoeve van de capaciteitsaanvraag aan ProRail. Het realiseren van de voorgenomen specificaties en beschreven effecten, reistijdwinst- of verlies zijn onder voorbehoud van een definitieve capaciteitsverdeling door ProRail, die in augustus 2017 plaatsvindt. Ook is voorgenomen dienstregeling van NS nog onderwerp van gesprek met (decentrale) overheden (zie [paragraaf 10.3](#)).

1.5 Reizigerseffecten

De dienstregelingsvoorstellen zijn voorzien van bijbehorende reizigerseffecten. Dit zijn indicatieve voorlopige getallen. De genoemde getallen betreffen altijd het aantal reizen per gemiddelde werkdag. Ten behoeve van de leesbaarheid wordt overal de term "reizigers" gebruikt. De beschreven effecten op trajecten zijn opgeteld voor beide richtingen behalve als expliciet gemeld is dat het maar voor één richting is.

1.6 Uitwerking in de daluren en eerste en laatste treinen

In deze adviesaanvraag gaat NS ook in op de uitwerking in de daluren en de eerste en laatste treinen. Uitgangspunt voor Dienstregeling 2018 is een vergelijkbare bediening als Dienstregeling 2017, tenzij expliciet vermeld in deze adviesaanvraag. Door minutenwijzigingen kan het exacte tijdstip van de eerste of laatste trein eerder of later zijn. Mocht dit een significante wijziging zijn, dan expliciteert NS dat in deze adviesaanvraag.

1.7 Leeswijzer

In [hoofdstuk 2](#) beschrijft NS de wijzigingen langs de lijn Den Helder-Maastricht die samenhangen met de invoering van hoogfrequent rijden tussen Amsterdam en Eindhoven. In de volgende hoofdstukken worden per regio de overige wijzigingen beschreven, alsook voor de internationale treindiensten ([hoofdstuk 8](#)). Ten slotte licht NS in [hoofdstuk 9](#) het vervolgproces toen waarbij onder meer wordt ingegaan op enkele afhankelijkheden.

De tabellen met de 7x24 uur-specificatie, de basisspooropstellingen van de belangrijkste knooppunten, de tijdwegdiagrammen en de kaart met een weergave van de belangrijkste wijzigingen zijn als separate bijlagen toegevoegd. Er kunnen kleine afwijkingen zijn tussen de basisspooropstellingen, tijdwegdiagrammen en de 7x24 uur-specificatie. De 7x24 uur-specificatie wordt in de komende periode op detail verder uitgewerkt. Ook de internationale 7x24 uur tabellen zijn bijgevoegd. Voor zover op dit moment geen wijzigingen zijn voorzien betreft dit de tabellen van Dienstregeling 2017.

2. Meer Intercity's en Sprinters op corridor Amsterdam – Eindhoven

NS wil een frequentieverhoging doorvoeren van Intercity's en Sprinters op de corridor tussen Amsterdam en Eindhoven.

2.1 Meer Intercity's Amsterdam – Eindhoven

Meer reismogelijkheden voor faciliteren groei

De huidige Intercity's tussen Amsterdam en Eindhoven zitten aan hun capaciteitsplafond en komende jaren zal het aantal reizigers verder groeien. Met ingang van de Dienstregeling 2018 verhoogt NS daarom de frequentie van de Intercity's tussen Amsterdam en Eindhoven van 4 naar 6 keer per uur; reizigers krijgen hierdoor elke tien minuten een trein op dit traject.

NS biedt hiermee meer reismogelijkheden per uur waardoor de deur tot deurreis wordt versneld: de wachttijd op de stations wordt namelijk aanzienlijk verkort. Ook faciliteert NS hiermee de groeiende reizigersgroei door op dit traject meer vervoersaanbod te zetten. Circa 40.000 reizigers tussen de Intercitystations tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven profiteren hiervan.

De Intercity Venlo-Schiphol zal in Eindhoven niet meer splitsen/combineren met de Intercity uit Heerlen. Beide Intercity's rijden los van elkaar richting Utrecht Centraal. NS heeft de rechtstreekse Intercity's tussen Nijmegen en Schiphol en tussen Nijmegen en Amsterdam Centraal behouden. Een ander belangrijk uitgangspunt was het behoud van aansluitingen in Arnhem tussen de treinen van en naar de Achterhoek (Arriva en Breng) en de Intercity's van en naar de Randstad.

Meer doorgaande Intercity's Noord-Holland

De herkomst en bestemming van de Sprinters en Intercity's binnen Noord-Holland blijft gelijk aan Dienstregeling 2017. NS heeft diverse dienstregelingsvarianten onderzocht om te onderzoeken welke variant in Noord-Holland voor de reizigers het beste is rekening houdend met de 10 minutendienst van de Intercity's. De uitwerkingen varieerden op Amsterdam Centraal in de doorkoppelingen en de wachttijd.

Na afweging van de uitkomsten, bleek voor de reiziger het beste om de Intercity vanuit Heerlen na Amsterdam Centraal door te rijden naar Enkhuizen. De treinen vanuit Nijmegen en Maastricht gaan daarom net als in Dienstregeling 2017 door richting Den Helder en Alkmaar (– Schagen). Ongeveer 2300 reizigers profiteren van de doorkoppeling van de Intercity uit Enkhuizen met de Intercity naar Heerlen. Zij kunnen nu rechtstreeks en sneller vanaf Hoorn naar Amsterdam Amstel en verder. Verder zijn hierdoor vanuit Amsterdam Sloterdijk per uur zes in plaats van vier reismogelijkheden per Intercity naar Amsterdam Amstel en Utrecht Centraal. Dit is een veelgebruikte reismogelijkheid.

Korte stop op Amsterdam Centraal gunstig voor doorgaande reizigers

Ongeveer veertig procent van de reizigers vanuit Noord Holland Noord (noordelijk van Amsterdam Sloterdijk) reist verder dan Amsterdam Centraal. De overige reizigers stappen op Amsterdam Centraal uit of over op andere treinen. Voor de doorgaande reizigers is het gunstig als de Intercity's en de Sprinters zo kort mogelijk stil staan op Amsterdam Centraal, maar voor reizigers tussen Amsterdam Centraal en Alkmaar zou een kwartierligging prefereren.

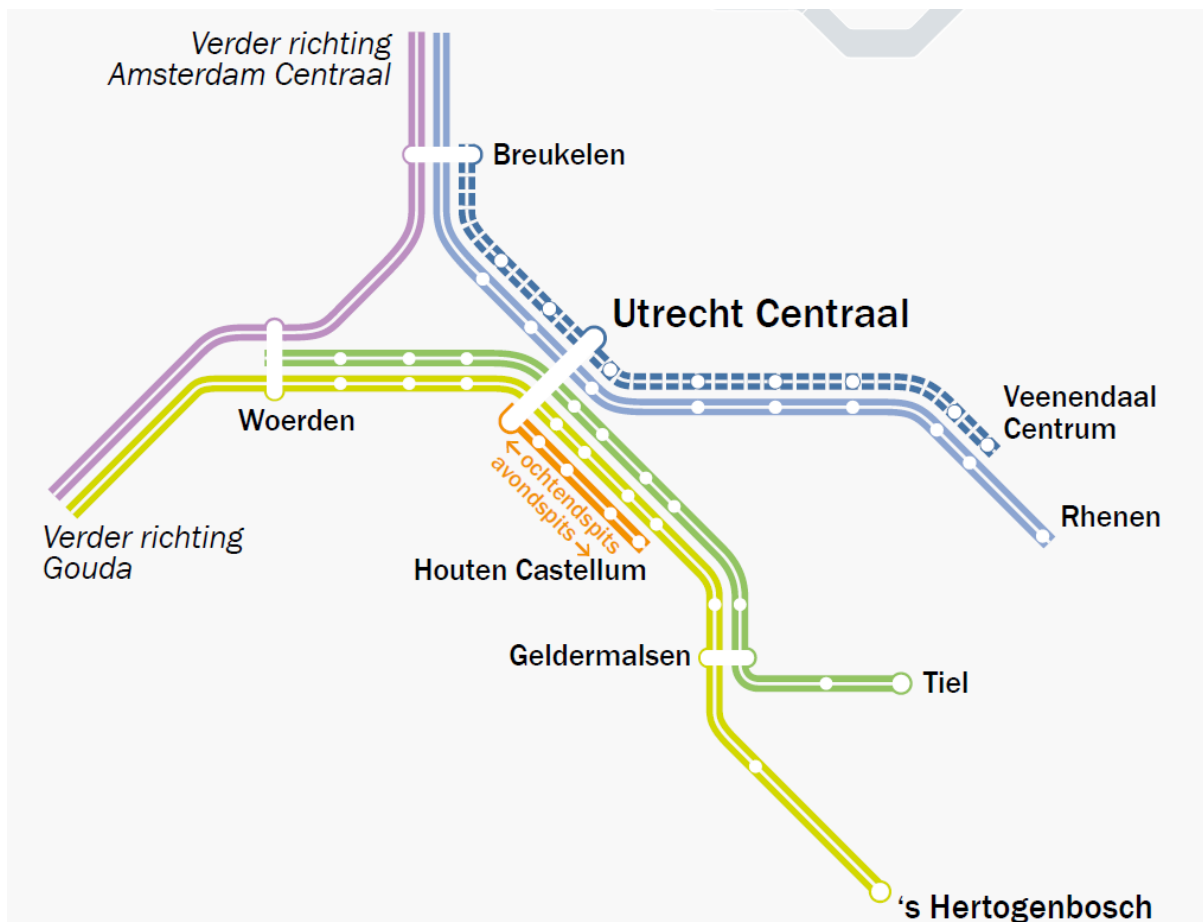
In de uitwerking bleek dat het logistiek maximaal haalbaar bleek om in een 12/18-tijdligging te rijden. Ook in dienstregeling 2017 is de verdeling vanaf Alkmaar richting Amsterdam Centraal al een 13/17-ligging (in de andere richting overigens wel een 15/15-ligging). Daarnaast zou de wachttijd in Amsterdam Centraal van de helft van de Intercity's circa 9 minuten zijn. Daarom heeft NS gekozen om de Intercity's en Sprinters een korte stop in Amsterdam Centraal te geven. Dit is gunstig voor de grote groep reizigers die over Amsterdam Centraal rijden.



Figuur 1: Intercity's op de corridor Amsterdam-Eindhoven Dienstregeling 2018 overdag

2.2 Meer Sprinters tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum

NS heeft ook ambities om de frequentie van Sprinters te verhogen. NS zet hiervoor in Dienstregeling 2018 een volgende stap. Tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum verhoogt NS in de spitsrichting de frequentie van vier naar zes Sprinters per uur. Hierdoor ontstaan er meer reismogelijkheden en wordt de capaciteit vergroot. Deze Sprinters rijden in ongeveer een tien minuten-cadans. Zowel in de ochtendspits als in de avondspits profiteren hiervan 1.300 reizigers. De bedieningsuren in de ochtendspits is tot circa 10:30 uur en 's avonds van circa 15:30 uur tot circa 19:30 uur.



Figuur 2: Sprinters rond Utrecht Centraal in Dienstregeling 2018

2.3 Versnelling ICE in daluren

Het hoogfrequent rijden tussen Amsterdam en Eindhoven vergt een aanpassing van de ICE. NS zal de ICE buiten de spitsuren versnellen met drie minuten. Alternatief was namelijk een extra reistijd van vijf minuten. Om de versnelling van de ICE mogelijk te maken zal de Sprinter Amsterdam-Breukelen in de daluren vijf keer per dag 11 minuten eerder vertrekken van Amsterdam Centraal en in Amsterdam Bijlmer een stationnement van 12 minuten hebben. De doorgaande verbinding te Amsterdam Centraal met de Sprinter uit Uitgeest wordt in deze gevallen niet geboden. Van Duitsland náár Amsterdam Centraal blijft de reistijd van de ICE zowel in het dal als in de spits ongewijzigd.

2.4 Uitwerking Intercity's in avonduren en voor de ochtendspits

Routes

NS rijdt zes Intercity's per uur, zeven dagen per week, bijna de gehele dag. In sommige uren in de vroege ochtend en avond blijft NS vier Intercity's per uur rijden. Dit is op enkele trajecten in de avonduren een verhoging van de frequentie ten opzichte van Dienstregeling 2017, waar al eerder wordt afgeschaald naar twee Intercity's per uur. Hiermee wil NS ook in de avonduren reizigers meer reismogelijkheden en comfort bieden. NS heeft ervoor gekozen dat in de daluren een 15-15 verdeling over het uur blijft, omdat met name vrijetijdreizigers hier veel belang aan hechten en omdat hiermee op Amsterdam Centraal de Intercity's kunnen worden doorgekoppeld.

In dit voorstel blijven de Intercity's Den Helder – Nijmegen, Schiphol – Venlo en Schiphol - Nijmegen altijd op dezelfde tijd liggen en veranderen de vertrektijden van de tussenliggende Intercity's op het traject Amsterdam – Eindhoven met enkele minuten. In de daluren blijft de Intercity uit Enkhuizen doorrijden richting Utrecht en vervolgens naar Maastricht (in plaats van Heerlen). Hierdoor rijden in de vroege ochtend en avonduren meer doorgaande Intercity's door Amsterdam Centraal dan in Dienstregeling 2017. Om dit mogelijk te maken, zijn enkele minutenaanpassingen doorgevoerd. De Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp staat op die momenten enkele minuten langer stil in Amsterdam Sloterdijk.

Op Utrecht Centraal wordt elk kwartier een overstap geboden tussen de Intercity's van en naar Arnhem en van en naar Eindhoven. Ook in Den Bosch kan in de late avond betere aansluitingen worden geboden dan in een 20/10-verdeling. Tussen Eindhoven en Maastricht wordt ongeveer op de patroontijd gereden doordat vanaf 's-Hertogenbosch de trein iets versneld kan worden.

Reizigersaantallen bepalen frequentie

De overgang van 4 naar 6 keer per uur en weer terug naar 4 gebeurt niet op elk station op hetzelfde moment. Op basis van de reizigersaantallen is vastgesteld wanneer welke frequentie wordt gereden. Per richting is de trein die op de grens van de frequentieovergang rijdt weergegeven in de volgende tabel.

Zuid → Noord	Start 6x/u			Einde 6x/u		
	werkdag	zaterdag	zondag	werkdag	zaterdag	zondag
Eindhoven v	Circa 06:00	Circa 8:15	Circa 9:45	Circa 18:15	Circa 18:15	Circa 20:45
Utrecht Centraal v	Circa 07:00	Circa 9:00	Circa 10:30	Circa 19:00	Circa 19:00	Circa 21:30
Amsterdam Centraal a	Circa 7:30	Circa 9:30	Circa 11:00	Circa 19:30	Circa 19:30	Circa 22:00

Noord → Zuid	Start 6x/u			Einde 6x/u		
	werkdag	zaterdag	zondag	werkdag	zaterdag	zondag
Amsterdam Centraal v	Circa 7:00	Circa 8:30	Circa 10:30	Circa 19:30	Circa 19:30	Circa 20:30
Utrecht Centraal v	Circa 7:30	Circa 9:00	Circa 11:00	Circa 20:00	Circa 20:00	Circa 21:00
Eindhoven a	Circa 8:15	Circa 9:45	Circa 11:45	Circa 20:45	Circa 20:45	Circa 21:45

In het weekend start de hogere frequentie later omdat de ochtendspits ontbreekt en reizigers later op stap gaan. Zondagavond is het drukker dan op andere avonden door terugkerende weekendgangers. Daarom wordt op dat moment de hogere frequentie langer aangehouden. NS gaat de marktvaag monitoren. Hier kunnen wijzigingen uit volgen (meer dan wel minder treinen).



Figuur 3: Intercity's op de corridor Amsterdam-Eindhoven Dienstregeling 2018 avonduren en voor de ochtendspits

Maatwerk tussen Amsterdam Centraal en Den Helder

Doordat bij 6 Intercity's per uur op Amsterdam Centraal alle Intercity's doorrijden richting Alkmaar of Enkhuizen of daar vandaan komen, werken bovenstaande tijdliggingen door op het aantal Intercity's tussen Amsterdam en Den Helder v.v.:

- Op zondag worden er 20 Intercity's toegevoegd van Amsterdam Centraal naar Alkmaar en 21 Intercity's van Alkmaar naar Amsterdam Centraal. Van deze frequentieverhoging van twee naar vier keer per uur profiteren circa 500 reizigers per uur per richting.
- Van Den Helder naar Schagen rijdt NS op werkdagen in de ochtendspits drie in plaats van twee extra Intercity's welke doorrijden naar Maastricht.
- De kwartierdienst van de Sprinter uit Uitgeest richting Amsterdam Centraal zal een uur eerder overgaan naar een halfuurdienst. Deze Sprinters hebben een bezetting van enkele tientallen reizigers per trein.
- In de avondspits rijden er drie extra Intercity's van Schagen naar Den Helder (in Dienstregeling 2017 eindigen alle Intercity's uit Maastricht in Schagen).
- Op werkdagen vervallen twee vroege Intercity's van Amsterdam Centraal naar Alkmaar en één late Intercity van Alkmaar naar Amsterdam. In deze treinen zitten circa 100 reizigers, voor wie de frequentie van een kwartierdienst naar een halfuurdienst gaat.
- Op zaterdag vervallen vijf vroege Intercity's van Amsterdam Centraal richting Alkmaar en één late Intercity van Alkmaar richting Amsterdam Centraal. In deze treinen zitten enkele tientallen reizigers per trein. De frequentie gaat op deze momenten van vier naar twee keer per uur.
- Vanaf Amsterdam Centraal naar Heerhugowaard zal op maandag t/m zaterdag een extra late Intercity worden aangeboden (Vertrek 0:09 uur). De late Sprinter eindigt dan in Alkmaar om 0:58 uur in plaats van in Heerhugowaard.

Maatwerk tussen Utrecht Centraal en Eindhoven

NS stelt na een grondige analyse van reizigersaantallen de volgende wijzigingen voor:

- Op werkdagen gaat de eerste Intercity van Utrecht Centraal naar Eindhoven een half uur eerder rijden (vertrek iets na 6 uur uit Utrecht, aankomst vlak voor 7 uur in Eindhoven). Deze Intercity rijdt door naar Maastricht.
- Op werkdagen zal er een vroegere Intercity van Eindhoven (vertrek circa kwart voor 6) naar 's-Hertogenbosch gaan rijden. Deze Intercity rijdt door richting Utrecht.
- De kwartierdienst van Utrecht Centraal naar Eindhoven wordt op maandag t/m zaterdag verlengd tot circa 23:00 uur.
- Op zondag zal de kwartierdienst uit Eindhoven naar Amsterdam Centraal en Schiphol Airport een uur langer rijden (tot vertrek uit Eindhoven om 21:47 uur). De twee extra treinen rijden nu alleen tussen Utrecht Centraal en Schiphol Airport.

Maatwerk tussen Schiphol Airport, Utrecht Centraal en Nijmegen

NS stelt na een grondige analyse van reizigersaantallen de volgende wijzigingen voor:

- De kwartierdienst vanuit Utrecht Centraal richting Nijmegen wordt op maandag t/m zaterdag verlengd tot circa 23:00 uur.
- De kwartierdienst tussen Utrecht Centraal en Amsterdam Zuid/Schiphol Airport wordt op maandag t/m zaterdag verlengd tot circa 21:30 uur.
- Op werkdagen wordt de kwartierdienst van Utrecht Centraal richting Nijmegen een kwartier later opgestart gezien de lage bezetting van de Intercity van 06:09 uur, vertrekkend vanuit Utrecht Centraal.

- Op zondag zal de vroege Intercity van Arnhem (Vertrek 8:05 uur) naar Nijmegen vervallen gezien ontbreken van toegevoegde waarde tussen omliggende treinen op dat tijdstip.
- Op zondag zal de rechtstreekse Intercity Nijmegen – Utrecht Centraal – Schiphol Airport twee uur eerder starten (vanaf vertrek 9:00 uur uit Nijmegen) en een uur langer rijden (tot en met vertrek 21:28 uit Nijmegen). Dit betekent 6 extra treinen en een kwartierdienst tussen Nijmegen en Utrecht Centraal en tussen Utrecht Centraal en Schiphol Airport.
- Op zondag zal de rechtstreekse Intercity Schiphol Airport – Utrecht Centraal – Nijmegen twee uur eerder starten (vanaf 10:30 op Schiphol Airport). Dit betekent vier extra treinen en een kwartierdienst tussen Schiphol Airport en Utrecht Centraal en tussen Utrecht Centraal en Nijmegen.

Maatwerk voor Intercity's tussen Eindhoven, Sittard en Heerlen

Op momenten dat er geen 6 treinen per uur rijden tussen Eindhoven en Amsterdam (zie tabel bedrijfstijden), zal de Intercity Heerlen-Eindhoven geen rechtstreekse doorverbinding richting Utrecht kunnen bieden. Reizigers stappen over op de 10 minuten later rijdende Intercity's richting Amsterdam (hetzelfde geldt in de tegenrichting). Reizigers vanuit Weert, Sittard en Roermond behouden 2x per uur een rechtstreeks verbinding richting Utrecht. Het merendeel (circa 80%) van de Limburgse Intercityreizigers stapt overigens in Eindhoven of eerder al uit of over.

In overleg met regionale overheden, Arriva en reizigersorganisaties is de dienstregeling tussen Sittard en Heerlen in de avonduren geoptimaliseerd. De huidige twee NS-Intercity's per uur die in de avonduren uitsluitend tussen Sittard en Heerlen pendelen bieden beperkte meerwaarde voor de reizigers ten opzichte van de halfuurdienst die Arriva tussen deze twee stations biedt. Dit wegens het ontbreken van relevante overstapmogelijkheden op Sittard en Heerlen. Daarentegen vraagt de Heerlense reizigersmarkt wel om extra, latere rechtstreekse reismogelijkheden richting Eindhoven.

NS wil daarom 's avonds langer rechtstreeks doorgaande Intercity's tussen Heerlen en Eindhoven v.v. rijden: de laatste rechtstreeks Intercity vertrekt voortaan kort na half negen uit Eindhoven (op zondag nog een uur later), de laatste rechtstreekse Intercity van Heerlen naar Eindhoven vertrekt rond tien voor zeven uit Heerlen (op zondag nog een uur later). Dit is één à twee uur later dan de huidige laatste rechtstreekse reismogelijkheden. Tegenover deze extra Intercityverbindingen staat dat op de latere avond NS één Intercity per uur tussen Sittard en Heerlen gaat rijden, waardoor de frequentie samen met Arriva 3 verbindingen per uur wordt. Dit is conform de situatie tot 2016. 750 reizigers per avond profiteren van de extra rechtstreekse verbindingen Eindhoven – Weert – Roermond – Sittard – Heerlen v.v.

NS is voornemens voor het uitdunnen naar een uurdienst op de latere avond ontheffing aan te vragen bij het ministerie van Infrastructuur & Milieu, omdat NS vanuit de concessie tot 24.00 twee treinen per uur van en naar Heerlen moet rijden, ongeacht de Arriva-treindienst.

2.5 Uitwerking per regio

De introductie van hoogfrequent rijden tussen Amsterdam en Eindhoven heeft van de kop van Noord-Holland tot aan het zuiden van Limburg gevolgen voor treinen die hierop aansluiten. Samen met andere vervoerders heeft NS daarom waar mogelijk aansluitingen geoptimaliseerd. In deze paragraaf wordt de uitwerking per regio toegelicht.

2.5.1 West-Friesland

Langere haltering in Hoorn

De reguliere Intercity tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal staat drie tot vier minuten langer stil in Hoorn in verband met de gewijzigde tijddigging van de treinen in de Hemptunnel en de inpassing op het enkelsporige traject Hoorn Kersenboogerd-Enkhuizen. Tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal is de extra reistijd twee tot vier minuten voor ongeveer 6.700 reizigers per dag. De reistijd tussen Hoorn en Amsterdam Centraal wordt juist één tot drie minuten korter voor 4.600 reizigers per dag. De Intercity in de spits tussen Enkhuizen en Amsterdam Centraal krijgt geen reistijdverlenging.

Overstap Enkhuizen <> Schiphol

In Hoorn is de overstap van de Intercity vanuit Enkhuizen op de Sprinter naar Schiphol tussen de spitsen langer (van 13 naar 26 minuten). Deze overstap is korter in de ochtendspits met de spits Intercity (van 13 naar 8 minuten). Enkele tientallen reizigers per dag maken gebruik van deze overstap: de groep die een kortere overstap krijgt is twee keer zo groot dan de groep die een langere overstap krijgt.

2.5.2 Zaanstreek

Extra vroege verbindingen in weekend Alkmaar/Hoorn Kersenboogerd-Schiphol Airport

In Dienstregeling 2017 is Schiphol Airport op zondag vanaf Alkmaar, Uitgeest en Hoorn Kersenboogerd niet voor 5:50 bereikbaar. Bovendien is de verdeling van de eerste Sprinters op zaterdag en zondag niet optimaal.

In Dienstregeling 2018 is NS voornemens er voor te zorgen dat Schiphol Airport vanuit Uitgeest (vertrek 5.18 uur met overstap op Zaandam) en Hoorn Kersenboogerd (vertrek circa 4:57 uur) ook op zondag voor 5:50 bereikt kan worden met een Sprinter. In Uitgeest wordt op werkdagen aansluiting geboden vanaf de eerste Sprinter vanuit Alkmaar. In het weekend is het een doorgaande verbinding vanuit Alkmaar met alleen een overstap op Zaandam.

De Sprinter vanuit Hoorn Kersenboogerd start bovendien op zaterdag en zondag met een uurdienst, waarbij we per saldo evenveel treinen rijden als in 2017. Hierdoor rijdt de tweede rechtstreekse Sprinter op zaterdag een half uur eerder en rijdt erop zondag ook een Sprinter om circa 6:50 (in Dienstregeling 2017 rijdt de eerste rechtstreekse Sprinter om 7:55).

Inhaling Wormerveer en aanpassing na avondspits

De Sprinter Rhenen-Breukelen-Uitgeest wordt in beide richtingen op Wormerveer ingehaald door de Intercity Maastricht-Alkmaar-(Schagen). Dit resulteert in een 3 minuten langere reistijd voor de reizigers van Uitgeest en Krommenie die verder reizen dan Wormerveer. Dit betreft 1.500 reizigers. De Sprinter Rotterdam Centraal-Breukelen-Uitgeest wordt niet ingehaald.

2.5.3 Kennemerland

Verschuiving vertrektijden Sprinters rond Haarlem met een kwartier

De vertrektijd van de Sprinter Hoorn–Alkmaar–Haarlem–Amsterdam Centraal verschuift in het geheel een kwartier. Hierdoor blijft de aansluiting op station Hoorn van/naar Enkhuizen behouden. Deze overstap wordt gemaakt door 1.400 reizigers per gemiddelde werkdag.

De verschuiving heeft gevolgen voor de overstap vanuit Den Helder, Den Helder Zuid, Anna Paulowna en (alleen buiten de spits) Schagen richting de Sprinterstations van de Kennemerlijn (van 9 tot 12 naar 22 tot 25 minuten, effect voor 250 reizigers per dag) en in de avonduren en het weekend voor de overstap vanuit Alkmaar op de Sprinterstations van de Zaanlijn (overstap wordt ongeveer 27 minuten, effect voor circa 250 reizigers op weekenddagen en voor zeer weinig reizigers in de avonduren).

Het voorstel voor het verschuiven van de vertrektijden van de Sprinters is nog onder voorbehoud. NS onderzoekt of het wenselijk is om de tijdligging van de Sprinters rond Haarlem ongeveer gelijk te houden met Dienstregeling 2017 en dus niet met een kwartier te verschuiven. Aanleiding hiervan is een conflict in de capaciteitsaanvraag tussen NS en goederentreinen en de mogelijk fors negatieve gevolgen hiervan voor reizigers (zie [paragraaf 8.4](#)).

Verbeterde overstap Haarlem <> Utrecht Centraal

De overstap van Haarlem naar Utrecht Centraal op Amsterdam Centraal verbetert ten opzichte van 2017. Dit komt omdat er zes Intercity's per uur rijden tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal. Vanuit de richting Haarlem maken 4100 reizigers gebruik van deze overstap, vanuit de richting Utrecht Centraal / Amsterdam Amstel maken 4800 reizigers gebruik van deze overstap. De precieze overstaptijden verschillen per verbinding.

2.5.4 Utrecht

Verbeterde verbindingen rond Breukelen in de avonden

NS stelt voor om de aansluiting in Breukelen tussen de Sprinters van en naar Amsterdam Centraal en van en naar Rhenen in de avonden te verbeteren van vijftien tot zeventien minuten naar acht minuten. NS realiseert dit door de Sprinter tussen Breukelen en Rhenen op de tijdligging van de Sprinter Breukelen – Veenendaal Centrum te rijden. Hiervan profiteren 1.800 reizigers.

De Sprinter uit Utrecht Centraal naar Breukelen zal verder een uur langer doorrijden richting Amsterdam Centraal en Uitgeest (vertrek uit Utrecht Centraal om 18:08 uur en om 18:38 uur).

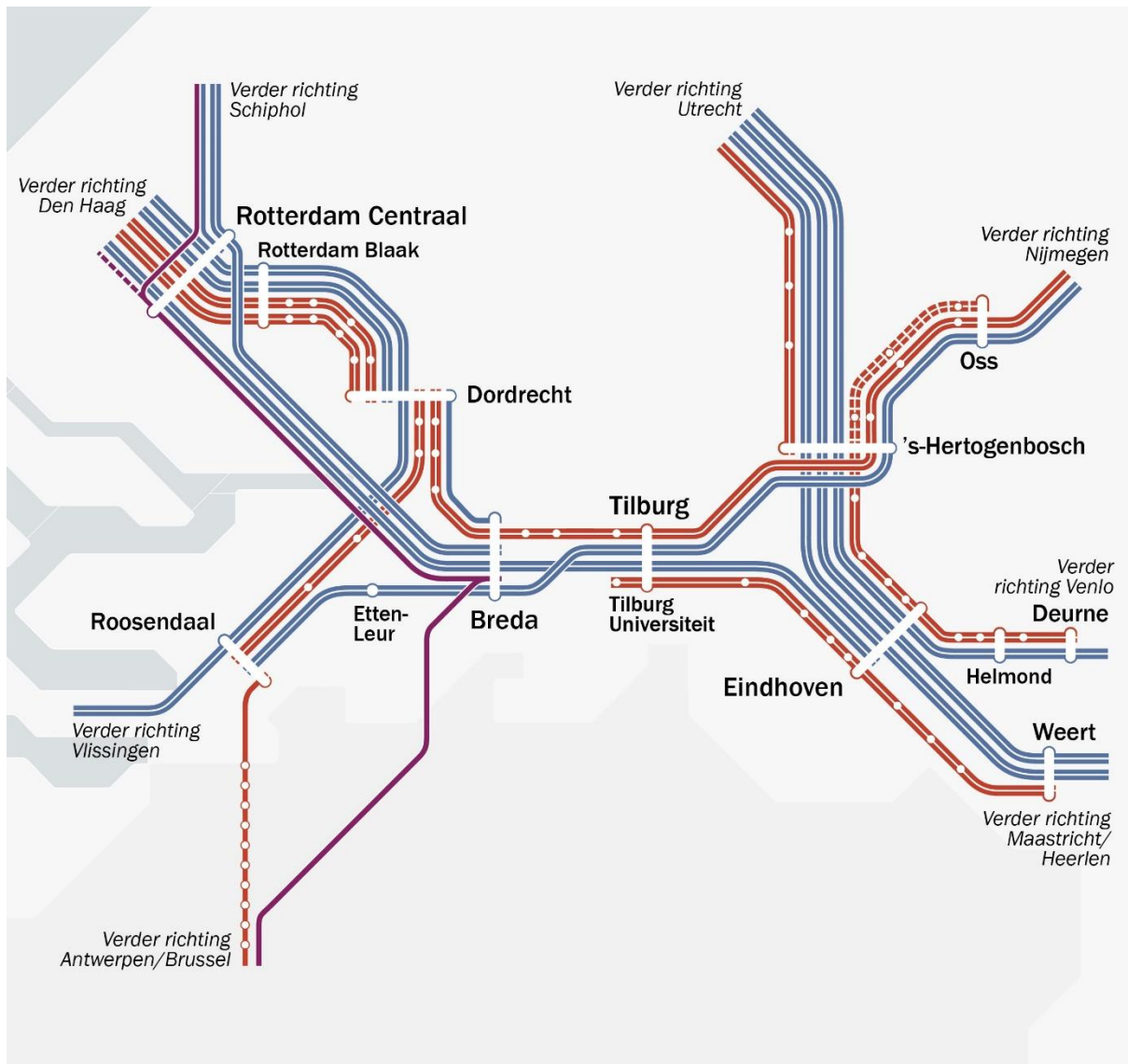
Aansluitingen in Geldermalsen en Tiel

Op het knooppunt Geldermalsen wordt de overstap van de Sprinter uit 's-Hertogenbosch op de Sprinter naar Tiel v.v. 11 respectievelijk 15 minuten korter dan in Dienstregeling 2017. Hiervan profiteren 1.000 reizigers. Daarnaast wordt de overstap van de Stoptrein uit Dordrecht op de Sprinter naar 's-Hertogenbosch 4 minuten langer dan in Dienstregeling 2017. In de andere richting wordt deze overstap 26 minuten korter dan in Dienstregeling 2017.

Het is echter helaas nog niet gelukt om de trein van/naar Tiel op het gewenste moment ingepast te krijgen. Het gevolg hiervan is dat de overstap in Tiel op de Arriva trein naar/van Elst met 20 minuten toeneemt. NS is in gesprek met diverse stakeholders om te bezien of deze overstap verbeterd kan worden. Dit kan gevolgen hebben voor de andere overstaptijden op Geldermalsen.

2.5.5 's-Hertogenbosch

Door het hoogfrequent rijden tussen Amsterdam en Eindhoven treden wijzigingen op rond station 's-Hertogenbosch. NS stelt voor om de Sprinter van/naar Dordrecht door te rijden naar/van Arnhem, waardoor reizigers op deze route niet meer hoeven over te stappen. Daarnaast gaat de spitsrein van/naar Oss na een stationnement van negen minuten rechtstreeks verder richting Eindhoven. Tussen de Sprinterstations op de route Oss-'s-Hertogenbosch-Best-Eindhoven-Helmond-Deurne hoeft in spitsuren dus niet meer overgestapt te worden.



Figuur 4: Lijnvoering Noord-Brabant

2.5.6 Eindhoven

Uitgangspunt is dat de Intercity van en naar Den Haag blijft aansluiten op de Intercity van en naar Venlo. De Intercity Venlo – Schiphol splitst en combineert niet meer in Eindhoven met het Heerlense treindeel. Hierdoor wordt 3 minuten reistijdwinst geboekt voor doorgaande reizigers tussen Heerlen en de Randstad. Hiervan profiteren ongeveer 1.000 reizigers per dag. De Intercity's tussen Eindhoven en Sittard krijgen een iets gunstiger onderlinge verdeling dan in Dienstregeling 2017: er ontstaat een 11/19-interval in beide richtingen.

2.5.7 Limburg

Door het hoogfrequent rijden op de corridor Amsterdam-Eindhoven veranderen de vertrek- en aankomsttijden van de Intercity's naar Heerlen en Maastricht. De tijden van de Intercity van en naar Venlo veranderen niet. Door de gewijzigde dienstregeling van de Intercity's was het nodig om in samenwerking met de regionaal vervoerder Arriva de overstapmogelijkheden (deels) opnieuw uit te werken. De stoptreinen van Arriva zijn géén onderdeel van de adviesaanvraag. Onderstaande wijzigingen zijn een beschrijving op basis van de bij NS bekende Arriva-uitwerking stand eind

december 2016. Arriva is de treindienst in Limburg voor Dienstregeling 2018 nog aan het optimaliseren dus er kunnen nog wijzigingen plaatsvinden.

In Roermond wordt de huidige krappe overstap vanuit Eindhoven op de Maaslijn richting Venlo met 3 minuten verruimd en vanuit Venlo richting Eindhoven met 5 minuten verruimd. De overstap vanuit Eindhoven op de stoptrein naar Sittard wordt één minuut korter, en in de tegenrichting twee minuten ruimer.

In Sittard wordt de overstaptijd tussen de Intercity van/naar Eindhoven op de stoptrein richting Maastricht 3 tot 5 minuten korter. De overstaptijd op de stoptrein in de richting Heerlen blijft nagenoeg ongewijzigd.

In Heerlen blijft de overstap vanuit de Intercity uit Eindhoven zo'n 5 minuten van en naar de Heuvellandlijn (richting Maastricht). De overstap naar Duitsland (Herzogenrath) en naar Kerkrade verbetert fors en wordt 15 respectievelijk 3 minuten (was 30 respectievelijk 18 minuten). Vanuit Duitsland (Herzogenrath) en Kerkrade wordt de overstaptijd op de Intercity richting Eindhoven 13 respectievelijk 5 minuten (was 30 respectievelijk 21 minuten).

3. Optimalisatie Sprinterdienst Almere Centrum – Utrecht Centraal

Binnen de dienstregelingsstructuur 2017 was het niet mogelijk met de Sprinter Almere Centrum – Utrecht Centraal op station Utrecht Overvecht te halteren.

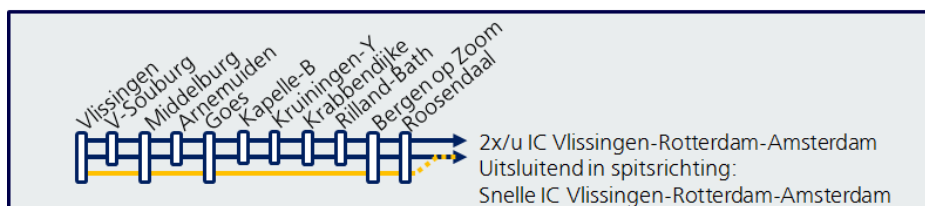
Voor 2018 is gezocht naar een optimalisatie van deze dienstregeling. Door de inzet van sneller materieel is een stop op Utrecht Overvecht mogelijk in de richting van Utrecht Centraal. Van deze stop profiteren 3.300 reizigers per gemiddelde werkdag. NS onderzoekt nog of deze verbetering al eerder kan worden doorgevoerd.

Zonder aanpassing van de infrastructuur is het niet mogelijk ook een stop in Utrecht Overvecht in noordelijke richting in te passen. De infrastructuur rondom Naarden-Bussum wordt geoptimaliseerd, wat mogelijkheden biedt voor de stop in Utrecht Overvecht in noordelijke richting. Oorspronkelijk was de verwachting dat deze infrastructuuraanpassing in 2018 beschikbaar zou komen. ProRail heeft bekend gemaakt dat deze infrastructuur niet in 2018 wordt opgeleverd, maar waarschijnlijk in het najaar van 2019. In Dienstregeling 2018 stopt de Sprinter tussen Almere Centrum en Utrecht Centraal daarom uitsluitend in zuidelijke richting in Utrecht Overvecht en helaas niet in noordelijke richting.

4. Reistijdverbetering Zeeland-Randstad

De Intercity Vlissingen-Amsterdam kent een relatief lang stationnement van 7 minuten te Roosendaal. Wens van reizigers en NS is dat stationnement in te korten en daarmee de reistijd tussen Zeeland (inclusief het Brabantse Bergen op Zoom) en de westelijke Randstad te bekorten. Het inkorten van het stationnement te Roosendaal zou echter betekenen dat er geen overstap meer geboden zou worden tussen de Intercity uit Zeeland en de Intercity richting Breda-'s-Hertogenbosch (en vice versa). De overstappende reizigers zouden dan met een lange wachttijd (langer dan 15 minuten) geconfronteerd worden. Het aantal doorgaande reizigers Zeeland-Brabant is circa 40% van het totaal aan doorgaande reizigers. Het verbreken van de genoemde overstap zou daarmee per saldo voor het totaal aan reizigers een slechtere oplossing zijn dan de huidige situatie.

Er is geen structurele oplossing voor dit probleem gevonden. Om toch aan de wens van reistijdwinst tussen Zeeland en de westelijke Randstad tegemoet te komen, is NS voornemens in spitsuren een extra snellere Intercity tussen Vlissingen en Roosendaal te rijden. Deze Intercity stopt in Zeeland alleen op de grotere stations (Vlissingen, Middelburg, Goes, Bergen op Zoom) en zal in Roosendaal geen aansluiting bieden op de Intercity naar Breda-'s-Hertogenbosch en verder. Vanaf Roosendaal wordt het materieel van deze extra treindienst gecombineerd met het materieel van de reguliere treindienst Vlissingen-Amsterdam Centraal. In de avondspits komt een "gekoppelde" set materieel aan uit de richting Amsterdam Centraal in Roosendaal. Het voorste treinstel rijdt dan snel door naar Bergen op Zoom, Goes, Middelburg en Vlissingen. Het achterste treinstel wacht de aansluiting uit Breda af en rijdt dan (conform de huidige situatie na een stationnement van 7 minuten) als reguliere trein met stops op alle stations door naar Vlissingen.



Figuur 5: Lijnvoering Zeeland

Vorstel van NS is deze treindienst in de ochtendspits 2 keer te bieden: een verbinding die vóór 9 uur 's ochtends in Rotterdam Centraal, Delft, Den Haag HS en Leiden Centraal arriveert en interessant is voor forenzen en studenten, en een verbinding een uur later die behalve voor sociaal-recreatief verkeer naar de Randstad ook interessant is voor woon-werkverkeer binnen Zeeland/west Noord-Brabant. Bewust is voor een interval van één uur gekozen: daarmee wordt voor praktisch alle Zeeuwse spitsreizigers een extra reismogelijkheid geboden: door hetzij ongeveer een kwartier eerder of later te vertrekken kan van de nieuwe, snelle reismogelijkheid geprofiteerd worden. In de middagspits zijn ook twee toegevoegde ritten voorzien. In de bijlage zijn de concept-dienstregelingstijden opgenomen. Met deze toevoeging ontstaat voor circa 2.700 reizigers een extra, snellere reismogelijkheid.

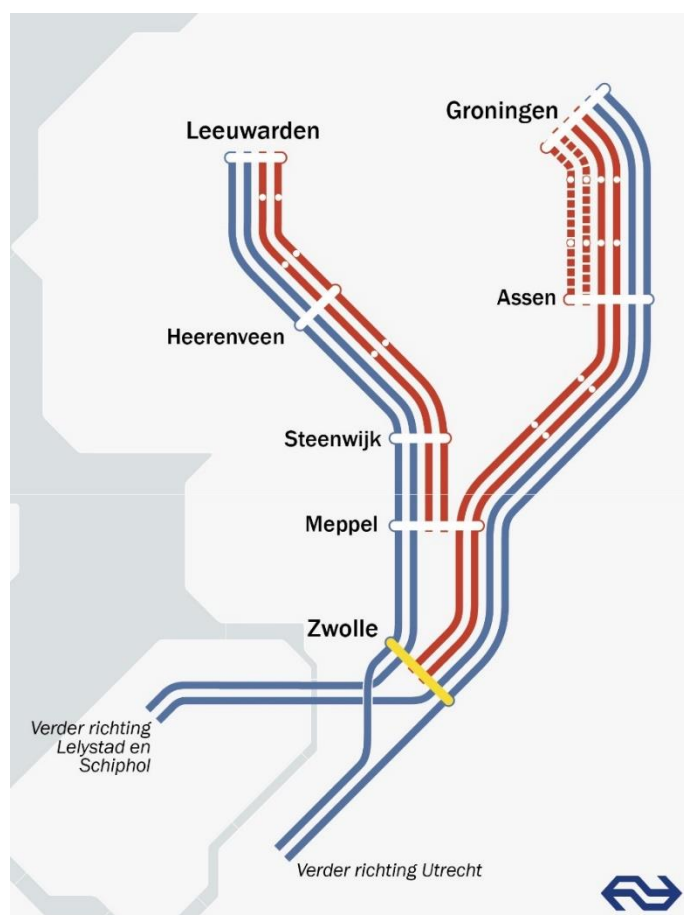
5. Meppel - Leeuwarden

In de adviesaanvraag 2017 is reeds melding gemaakt van de voorgenomen uitbreiding van de treindienst Meppel – Leeuwarden. De beschikbare infrastructuur (energievoorziening) liet echter niet toe deze uitbreiding toen door te voeren.

Volgens de huidige inzichten vindt realisatie per Dienstregeling 2018 plaats, en zullen er op werkdagen tot 20:00 2 Intercity's én 2 Sprinters per uur per richting rijden. De Sprinters bieden in Meppel aansluiting op de Sprinters in zowel de richting Zwolle als Hoogeveen. In Leeuwarden sluiten de Sprinters aan op de knooptijden van de treinen van Arriva. De Intercity's stoppen alleen in Leeuwarden, Heerenveen, Steenwijk en Meppel. Vanaf 20:00 tot 22:00 uur rijdt de Sprinter één keer per uur in beide richtingen. Vanaf 22:00 uur tot einde van de treindienst bedient de Intercity Rotterdam Centraal-Leeuwarden alle stations in Fryslan. Ook 's ochtends vroeg zal een aantal Intercity's in beide richtingen blijven stoppen op alle stations om te voorkomen dat vroege reismogelijkheden van de stations Grou-Jirnsum, Akkrum en Wolvega van en naar de Zwolle en de Randstad niet meer geboden zouden worden.

Op zaterdag en zondag rijdt van begin dienst tot 22:00 uur de Sprinter Meppel-Leeuwarden 1x/uur, en stoppen de Intercity's alleen in Leeuwarden, Heerenveen, Steenwijk en Meppel. Ook dan zal een aantal vroege en late Intercity's alsnog alle stations bedienen ten behoeve van het behouden van nu bestaande reismogelijkheden.

Met de introductie van de tweede snelle Intercity profiteren ruim 16.000 reizigers van Leeuwarden, Heerenveen, Steenwijk en Meppel van een hogere frequentie van en naar Zwolle, en onderling. Zowel in Leeuwarden als Zwolle ontstaan ook extra reismogelijkheden over deze knopen heen. Daarnaast profiteren 3.300 reizigers van en naar de haltes Grou-Jirnsum, Akkrum en Wolvega van een aanzienlijk betere verdeling van treinen over het uur, en van meer overstapmogelijkheden in Leeuwarden op de treinen van Arriva naar Sneek/Stavoren, Harlingen en Groningen. Tenslotte kunnen ongeveer 350 reizigers per dag 2x/uur overstappen in Meppel op de Sprinters van en naar Hoogeveen.



Figuur 6: Lijnvoering Zwolle-Groningen/Leeuwarden (door de week)

6. Twente

In Twente is Syntus voornemens, naast de nu al rijdende treindienst Zwolle-Enschede, 1x per uur een sneltrein toe te voegen. Dit voornemen is onderdeel van de door Provincie Overijssel verleende concessie aan Syntus. Deze wens leidt tot een uitbreiding van de samenloop waarover in de hoofdrailnetconcessie procedure-afspraken zijn opgenomen. Daarnaast is een nieuwe internationale treindienst RB61 Hengelo-Bielefeld voorzien.

De beide toegevoegde treinen beïnvloeden de treindienst van NS aanzienlijk:

1. De Sprinter Apeldoorn-Almelo-Enschede (treinserie 7000) moet tijdens spitsuren in Almelo één keer per uur ingehaald worden door de sneltrein van Syntus en door een goederentrein (deze laatste als gevolg van de nieuwe RB61). Dit leidt tot een haltering van 13 minuten te Almelo, en daarmee uiteindelijk 11 minuten reistijdverlenging voor reizigers die in de doorgaande Sprinter over Almelo heen richting Enschede willen reizen. Reizigers voor Hengelo en Enschede kunnen wel overstappen op de sneltrein van Syntus.
2. Als gevolg van de aangepaste Sprinter Apeldoorn-Almelo-Enschede moet in de spits ook de daarop volgende Intercity uit Schiphol (treinserie 1600) 2 minuten extra rijtijd naar Enschede krijgen om de logistiek minimaal vereiste opvolgtijd tussen treinen te respecteren.
3. In de richting Apeldoorn wordt de Sprinter in Almelo in de spits een keer per uur alleen door de sneltrein van Syntus ingehaald; de extra reistijd bedraagt daar 6 minuten.
4. De Sprinter Apeldoorn-Almelo (treinserie 7000) kan in de daluren niet meer keren te Almelo en moet leeg door naar Hengelo (waar deze niet langs het perron kan komen).

Integraal leidt de mogelijke aanpassing van de dienstregeling (inclusief de toevoeging van de extra sneltrein) tot een groei van het aantal reizigers in Twente. Voor NS is het reizigerssaldo negatief, terwijl de kosten als gevolg van leeg materieel ritten en de extra rijtijd voor NS-treinen fors toenemen. NS is daarom alleen akkoord met deze dienstregelingsvariant indien NS gecompenseerd wordt voor de financiële gevolgen. Dit is in lijn met de uitgangspunten van de hoofdrailnetconcessie. Indien deze overeenstemming niet wordt gevonden zal NS de dienstregeling conform 2017 als capaciteitsaanvraag indienen. Alle treinen zijn voorzien te rijden met dezelfde bedrijfsuren als in Dienstregeling 2017.

7. Internationaal

7.1 Versnelling Intercity Amsterdam Centraal - Brussel

Zoals met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en in nauw overleg met de consumentenorganisaties in het Locov is overeengekomen, versnelt NS in Dienstregeling 2018 de Intercity tussen Amsterdam en Brussel door twaalf keer per dag tussen Schiphol Airport en Rotterdam Centraal rechtstreeks over de HSL te rijden. Dit zorgt voor een reistijdwinst van ongeveer een half uur. Deze twaalf treinen rijden geïntegreerd met de IC direct tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. Vier keer per dag rijdt er een Intercity tussen Den Haag HS en Brussel, in een regelmatige vieruurscadans. Daarnaast rijdt de Intercity tussen Amsterdam en Brussel via Breda en het Belgische Noorderkempen in plaats van Dordrecht en Roosendaal. Hiermee ontstaan er aanzienlijke reistijdwinsten tussen Zuidoost Nederland en België en wordt Breda aangesloten op het internationale spoor.

Deze wijziging heeft ook effect voor binnenlandse reismogelijkheden:

- Meer reismogelijkheden tussen Rotterdam Centraal en Breda (van 4 naar 5 treinen per uur over de HSL). Hiervan profiteren 4.000 reizigers per dag.
- Minder reismogelijkheden tussen Den Haag HS en Amsterdam Centraal (van 5 naar 4 Intercity-verbindingen per uur)
- Minder reismogelijkheden tussen Rotterdam Centraal en Dordrecht (van 5 naar 4 Intercity-verbindingen per uur) en minder reismogelijkheden vanuit Rotterdam Centraal en Dordrecht naar Roosendaal (van 3 naar 2 Intercity-verbindingen per uur). Op deze trajecten betekent dat voor 9.000 respectievelijk 3.000 reizigers per gemiddelde werkdag minder reismogelijkheden.

Vanuit België zijn de aankomst- en vertrektijd in Rotterdam Centraal vrijwel onveranderd. De dienstregeling blijft volledig ongewijzigd op het traject Brussel-Zuid/Midi-Antwerpen Centraal.

Terugvaloptie

Lering trekkend van het verleden heeft NS voor Dienstregeling 2018 ook nog de “klassieke” route Schiphol – Den Haag HS – Rotterdam Centraal – Dordrecht – Roosendaal als terugvaloptie voor de Intercity Brussel open gehouden. Dit is gedaan omdat de realisatie van het rijden via de HSL afhankelijk is van de beschikbaarheid van de correcte versie van ERTMS in de treinen, en deze ook in Nederland en België toegelaten moeten zijn. Gezien de complexiteit van de capaciteitsaanvraag wordt de terugvaloptie als basisaanvraag ingediend inclusief een aanvraag van treinen via Breda. Binnen de capaciteit die deze aanvraag biedt kan op ieder wijzigingsblad de overstap naar rijden via de HSL geborgd worden. Zodra de terugvaloptie niet meer nodig is zal NS een studie doen naar optimalisatie van de Sprinterdienst Roosendaal-Dordrecht. Hierover wordt u te zijner tijd separaat geïnformeerd.

7.2 ICE Amsterdam Centraal - Duitsland

De frequentie van de ICE Amsterdam Centraal – Frankfurt / Basel blijft gelijk aan 2017. De dienstregeling wijzigt in de daluren richting Duitsland iets door een wijziging van de vertrektijd en de reistijd ten behoeve van hoogfrequent rijden tussen Amsterdam en Eindhoven, zie [paragraaf 2.3](#).

In 2018 starten de werkzaamheden aan het 3e spoor Oberhausen-Emmerich. Hierdoor is per 4 weken gedurende 1 week slechts 1 spoor op dit traject beschikbaar en 1 weekend is het spoor volledig buiten dienst. De reistijdverlenging die ICE hierdoor oploopt is nog onbekend ten tijde van

het opstellen van deze adviesaanvraag. Gelet op de moeilijke inpasbaarheid in Nederland op de drukke trajecten Arnhem-Utrecht Centraal en Utrecht Centraal-Amsterdam Centraal houden wij rekening met een reistijdverlenging die kan oplopen tot meer dan 30 minuten. Bij een grote reistijdverlenging is mogelijk onvoldoende materieel beschikbaar om de frequentie op peil te houden. Wij brengen u op de hoogte zodra hierover meer bekend is.

7.3 Heerlen-Herzogenrath

NS is gevraagd om voor geheel dienstregelingsjaar 2018 een capaciteitsaanvraag voor een trein Heerlen-Herzogenrath voor te bereiden. Arriva kan de treindienst niet, zoals eerder gepland in 2018 overnemen, omdat de daarvoor benodigde aanpassingen aan de infrastructuur tussen Landgraaf en Herzogenrath niet tijdig gereed zullen zijn. De dienstregeling van de trein is gelijk aan 2017.

8. Vervolg

8.1 Onderhoudsrooster

Het onderhoudsrooster is de verzamelnaam voor de sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail. De contouren van het onderhoudsrooster voor het jaar 2018 lijken op die van 2017. Waar mogelijk probeert NS businzet te voorkomen, omdat dit vaak leidt tot extra overstappen en een langere reistijd. De intentie van NS is om de inpassing van treinen en vervangende inzet van bussen rondom het onderhoudsrooster vergelijkbaar met 2017 uit te voeren. Waar mogelijk voert NS optimalisaties uit ten behoeve van de reizigers.

8.2 Materieelinzet

NS bepaalt de komende maanden welk materieeltype per route wordt ingezet in 2018. In deze adviesaanvraag worden de termen “Sprinter” en “Intercity” gebruikt voor de te verwachte materieelinzet. In het Sprintersegment is het niet mogelijk om overal geschikt materieel in te zetten. De dienstregeling vraagt op vele trajecten om snel materieel, terwijl op sommige trajecten trager materieel moeten worden ingezet. Dit leidt mogelijk op sommige trajecten tot een aanpassing van de dienstregeling. Ook wil NS de materieelinzet zo efficiënt mogelijk inzetten voor een zo optimaal mogelijke vervoerscapaciteit. Het proces van analyse en keuzes hiertoe is in volle gang. Op sommige trajecten kan dit betekenen dat er materieel wordt ingezet dat niet gelijkvloers toegankelijk is of geen toilet heeft.

8.3 Gesprekken met overheden

NS is met het ministerie van Infrastructuur en Milieu en een aantal regionale overheden nog in gesprek over Dienstregeling 2018. Dit geldt bijvoorbeeld voor de gevolgen van de komst van de sneltrein van Syntus tussen Zwolle en Enschede (zie [paragraaf 6](#)), de treindienst Sittard-Heerlen (zie [paragraaf 2.4](#)) en de treindienst Alphen a/d Rijn – Leiden. De uitkomsten van deze gesprekken kunnen leiden tot een wijziging van de specificaties.

8.4 Nog op te lossen knelpunten

Op diverse trajecten raakt de capaciteitsaanvraag van NS mogelijk aan die van andere vervoerders. Hierdoor kan de dienstregeling er anders uitzien dan de specificaties. Dit voorbehoud geldt in het bijzonder voor onderstaande trajecten omdat hier op dit moment nog sprake is van een “agree to disagree” met andere vervoerders. In deze situaties is NS (nog) niet akkoord met de door ProRail voorgestelde aanpassing.

Op drie trajecten kan mogelijk de lijnvoering (aantal treinen) geraakt worden. Op een aantal andere trajecten dreigt aanpassing van de minutenuitwerking, meestal resulterend in een uitwerking van enkele minuten trager. Veel aanpassingen hoeven niet elk uur doorgevoerd te worden, maar uitsluitend als de goederendienst daadwerkelijk aangevraagd en toegedeeld is. Op dit moment is nog niet bekend hoe frequent goederenvervoerders op diverse trajecten gaan aanvragen. Vervoerders en ProRail zoeken in een aantal gevallen nog steeds naar betere oplossingen.

Apeldoorn - Enschede

Zoals beschreven in het [paragraaf 6](#) hebben de reizigersdiensten van de regionale vervoerders consequenties voor de NS-treindienst.

Alkmaar – Haarlem - Amsterdam

Op het traject Alkmaar-Haarlem (Kennemerlijn) bestaan nog een aantal conflicten tussen reizigers- en goederentreinen van en naar Beverwijk. De risico's voor de reizigersdienst zijn als volgt:

- de Sprinter op het traject Alkmaar-Haarlem kan tot 8x per dag uitgebogen moeten worden om de goederendienst mogelijk te maken. Door dit uitbuigen is géén doorgaande Sprinterdienst met Amsterdam Centraal meer mogelijk en zal de Sprinterfrequentie tussen Haarlem en Amsterdam 16x per dag per richting terugvallen naar 3 Sprinters per uur.
- de toegevoegde SpitsIntercity is niet elk half uur mogelijk in situaties dat goederenvervoerders daadwerkelijk voor de spitsperiode dienstregelingspaden aanvragen.
- de toegevoegde ("zomer") Sprinter Zandvoort-Haarlem is niet mogelijk als de goederendienst van Beverwijk-Kijfhoek rijdt, waardoor één heen- en terugrit wordt opgeheven. Dit lijkt vooralsnog slechts één keer per dag op te treden.

Moerdijkbrug

Door werkzaamheden in Duitsland zal een structureel deel van dienstregelingsjaar 2018 extra goederenverkeer door Brabant afgewikkeld moeten worden. Voor dit extra goederenverkeer zijn de wettelijke kaders gedurende die werkzaamheden, circa één week per maand, aangepast. In combinatie met het toepassen van lokatiespecifieke normen, heeft dit geleid tot een voorstel van ProRail met diverse aanpassingen van de reizigerstreindienst. NS beraadt zich over deze situatie.

Op één locatie zouden voorstellen van ProRail tot een structurele aanpassing kunnen leiden: de Moerdijkbrug. In de situatie dat de goederenvervoerders vanwege de werkzaamheden in Duitsland extra rechten op de Brabantroute hebben (indicatief: één week per maand), kunnen niet alle gewenste reizigerstreinen gerealiseerd worden. De halfuurdienst Sprinter Roosendaal-Dordrecht zal dan één keer per uur Roosendaal-Dordrecht rijden, en één keer per uur ingekort worden tot Roosendaal-Lage Zwaluwe (vv). In Lage Zwaluwe keert deze treindienst dan.

Minutenaanpassingen

Op de volgende trajecten kan de capaciteitsaanvraag van goederenvervoerders resulteren in het moeten aanpassen van de voorkeurstijden van de reizigerstreindienst (op basis van de huidige inzichten):

- Amsterdam – Utrecht (beide richtingen): op een aantal tijdstippen zijn de vertrek- en aankomsttijden van de ICE aangepast om de goederendienst mogelijk te maken. NS gaat er van uit dat het aantal aanpassingen per dag gelijk is aan het aantal aanpassingen in 2017. Risico bestaat dat de goederenvervoerders méér goederenpaden gaan vragen en gehonoreerd krijgen door ProRail;
- Utrecht Centraal – Breukelen: het interval van de Sprinterdienst Utrecht-Breukelen wordt mogelijk enkele minuten ongunstiger als gevolg van inpassing van goederendiensten;
- Hoofddorp – Amsterdam Centraal: Sprinter richting Amersfoort kan een 3 minuten langer stationnement op Amsterdam Sloterdijk krijgen (idem in tegenrichting);
- 's-Hertogenbosch-Eindhoven: de Intercity moet mogelijk 2 minuten uitbuigen om meermaals per dag een goederendienst mogelijk te maken;
- Duivendrecht – Weesp: als gevolg van een overstekende goederentrein Diemen Zuid-Breukelen moet de Intercity Schiphol-Amersfoort/Enschede mogelijk drie minuten later rijden op het traject Duivendrecht – Hilversum;
- Roosendaal – Vlissingen: afhankelijk van aanvraag en toedeling goederen kan de reistijdwinst van de toegevoegde Spits-Intercity vanaf Goes naar Middelburg en Vlissingen 2 minuten ongunstiger uitvallen;

- Rotterdam Centraal – Breda: de IC Direct krijgt mogelijk 1 minuut reistijdverlenging naar Breda ten bate van een goederentrein;
- Tilburg – Eindhoven: de Intercity Den Haag Centraal – Eindhoven krijgt tussen Tilburg en Eindhoven mogelijk 1 tot 3 minuten extra reistijd ten bate van goederentreinen.

8.5 Van adviesaanvraag naar start dienstregeling

Net als bij Dienstregeling 2017 kan Dienstregeling 2018 nog mutaties ondergaan, als gevolg van inpassing van de dienstregeling van andere (goederen)vervoerders en regionale vervoerders.

De adviesaanvraag is gericht op het presenteren van de plannen voor de capaciteitsaanvraag. De uiteindelijke dienstregeling is onder voorbehoud van de capaciteitsverdeling van ProRail. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden.