



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 14 februari 2017

Ons kenmerk CC/PA/TD-788-AD

Onderwerp Adviesaanvraag dienstregeling 2018 – addendum

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Onlangs ontving u een adviesaanvraag over de dienstregelingswijzigingen die NS voornemens is in te voeren per 10 december 2017 (“dienstregeling 2018”). In deze adviesaanvraag meldden wij u in paragraaf 2.5.3 en paragraaf 8.4 dat de voorstellen ten aanzien van de Kennemerlijn nog onzeker waren in verband met conflicterende capaciteitsaanvragen voor NS-reizigerstreinen en goederentreinen rond Beverwijk en de mogelijk fors negatieve gevolgen hiervan voor reizigers. Inmiddels is duidelijk hoe groot deze gevolgen zijn en heeft NS besloten u op dit onderdeel een gewijzigde adviesaanvraag voor te leggen.

Hieronder worden eerst de consequenties toegelicht in het geval NS de adviesaanvraag niet zou wijzigen. Vervolgens wordt toegelicht wat de gevolgen zijn van het gewijzigde voorstel.

Consequenties goederenpaden rond Beverwijk

In verband met het gereedkomen van de verlenging van het goederenkeerspoor bij Beverwijk voor de goederentreinen van en naar Tata Steel is het voor goederenvervoerders mogelijk met langere treinen te gaan rijden tussen Beverwijk en Amsterdam. Deze treinen kunnen als ze op maximale lengte zijn echter niet stilstaan op station Haarlem. Er is een goederenpad gevonden dat het voor deze goederentreinen mogelijk maakt non-stop op het traject Beverwijk-Haarlem-Amsterdam te rijden. Dit pad conflicteert echter met de vertrektijden van de Sprinters op de Kennemerlijn. Het gevolg is dat deze Sprinters 16 keer per dag circa tien minuten later moeten rijden en als gevolg hiervan niet kunnen rijden tussen Haarlem en Amsterdam Centraal. NS vindt deze situatie onwenselijk gezien de onregelmatige spreiding over het uur die dan ontstaat tussen Alkmaar en Haarlem, de gevolgen voor busaansluitingen en de verlaging van de frequentie van Sprinters op het drukke traject tussen Haarlem en Amsterdam Centraal.

Hoofdlijnen van het gewijzigde voorstel

Met onderstaand gewijzigd voorstel vervallen de eerste 3 alinea's van paragraaf 2.5.3 van de oorspronkelijke adviesaanvraag. De vertrektijden van de Sprinter Hoorn-Alkmaar-Haarlem-Amsterdam Centraal v.v. via de Kennemerlijn blijven nagenoeg gelijk aan de huidige situatie (Dienstregeling 2017) en daarmee ook de aansluitingen in Alkmaar, Uitgeest en



Haarlem. Concreet betekent dit dat de overstap vanuit Den Helder, Den Helder Zuid, Anna Paulowna en (alleen buiten de spits) Schagen richting de Sprinterstations van de Kennemerlijn niet met circa 13 minuten toeneemt en ook dat in de avonduren en het weekend de overstap vanuit Alkmaar op de Sprinterstations van de Zaanlijn niet verdubbelt tot circa 27 minuten.

Ook de toegevoegde spitsdienst Alkmaar – Haarlem via de Kennemerlijn komt op enkele minutenwijzigingen na overeen met de situatie in Dienstregeling 2017. Belangrijkste wijziging van deze spitsdienst is dat in de avondspits de overstap in Haarlem vanuit Leiden Centraal richting Alkmaar 5 minuten korter wordt. Als gevolg van dit gewijzigde voorstel draaien ook de Sprinters Amsterdam Centraal-Haarlem-Zandvoort en de in de zomermaanden toegevoegde Sprinters Haarlem-Zandvoort een kwartier terug zodat ook deze in Dienstregeling 2018 op vergelijkbare tijden rijden als in Dienstregeling 2017.

Daar staat tegenover dat de Intercity uit Enkhuizen in Hoorn niet meer goed aansluit op de Sprinter naar Alkmaar. In plaats daarvan gaat de spitstoevoeger Enkhuizen-Hoorn-Amsterdam in Hoorn aansluiting bieden op de Sprinter van/naar Alkmaar. De tijdligging van deze Sprinter moet daarvoor in de ochtend- en avondspits enkele minuten wijzigen. Hierdoor ontstaat in de ochtendspits in Hoorn een goede overstap vanuit Enkhuizen richting Alkmaar, en in de avondspits vanuit Alkmaar richting Enkhuizen. De overstap vanuit de richting Enkhuizen op de Sprinter richting Alkmaar en andersom wordt per gemiddelde werkdag door 1.400 reizigers gemaakt. Ongeveer de helft heeft in de spitsuren een snelle overstap, de andere helft heeft in de daluren 16 tot 18 minuten overstaptijd (heen- respectievelijk terug richting).

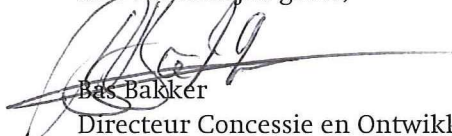
Tenslotte

Het ontwerpen van een dienstregeling betekent vaak keuzes maken met dilemma's en compromissen. De dienstregeling op het traject Enkhuizen-Hoorn-Amsterdam Centraal is wat betreft NS de best mogelijke oplossing binnen de geldende randvoorwaarden. NS onderzoekt de mogelijkheden om een overbelastverklaring bij ProRail aan te vragen voor dit traject.

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 de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail, die in augustus 2017 plaatsvindt.

NS verzoekt u dit addendum te betrekken bij uw advisering over de adviesaanvraag Dienstregeling 2018. Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw advies graag tegemoet. 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

Bijlagen:

- Aangepaste uitwerking 7x24 uur specificaties per treinserie
- Aangepaste Grafische weergave basisuurpatronen en basisspooropstellingen