

# Adviesaanvraag dienstregeling 2016

Bijlage 1 bij brief “adviesaanvraag dienstregeling 2016”

12 februari 2015

# 1. Inleiding

## 1.1 Kenmerken dienstregeling 2016

NS bouwt in dienstregeling 2016 voort op de structuur van dienstregeling 2015. Dit mede in afwachting van nieuwe infrastructuur die in de komende jaren zal worden opgeleverd.

De hoofdlijnen zijn als volgt. NS is voornemens om de frequentieverhoging naar vier keer per uur op het traject Amsterdam – Rotterdam via de hogesnelheidslijn te vervroegen. Ook tussen Groningen en Assen wil NS vanaf september 2016 de frequentie verhogen, als de benodigde keervoorziening is aangelegd. Bij aanvang van de dienstregeling 2016 lijkt het mogelijk om Utrecht Lunetten in beide richtingen weer 4 keer per uur te bedienen. NS informeert u naar aanleiding van de capaciteitsverdeling van ProRail over de definitieve uitkomst.

Daarnaast past NS de dienstregeling aan op het traject Haarlem – Uitgeest, om vraag en aanbod meer met elkaar in overeenstemming te laten. NS besloten om een eerder plan niet per dienstregeling 2015 in te voeren maar een jaar uit te stellen om samen met relevante partijen in de regio te bezien of er een beter alternatief plan tot stand gebracht kan worden. Dit heeft geleid tot een nieuw plan. NS rijdt per dienstregeling 2016 twee keer per uur een rechtstreekse Sprinter tussen Amsterdam, Haarlem, Uitgeest, Alkmaar en Hoorn. Daarnaast rijdt NS per spitsrichting een Intercity tussen Alkmaar en Haarlem.

In mei 2016 zijn de werkzaamheden op station Almere Centrum ten behoeve van het project 'OV Saal Korte Termijn' gepland te starten. Er wordt een keervoorziening op Almere Centrum aangelegd. Vanwege de beperkingen in de infrastructuur te Almere Centrum wordt de dienstregeling aangepast.

Ten slotte vinden enkele internationale wijzigingen plaats: de frequentie van Thalys wordt verhoogd en er vindt een integratie plaats tussen de CityNightLine en de ICE.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 licht NS de veranderingen in de dienstregeling toe. Vervolgens gaat NS in op de afhankelijkheden in de dienstregeling (hoofdstuk 3). Tenslotte geeft NS een toelichting bij het ontwerpen van een dienstregeling in hoofdstuk 4.

## 2. Wijzigingen in de dienstregeling

### 2.1 Frequentieverhoging op de HSL naar een kwartierdienst tussen Amsterdam en Rotterdam

NS wil de frequentieverhoging naar vier keer per uur op het traject Amsterdam – Rotterdam via de hogesnelheidslijn in de dienstregeling 2016 realiseren, om veel reizigers op deze belangrijke verbinding eerder te laten profiteren van een snelle reistijd tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam. Oorspronkelijk was deze frequentieverhoging gepland voor dienstregeling 2017.

Dit betekent dat NS al in 2016 elk kwartier een snelle trein tussen Rotterdam, Schiphol en Amsterdam wil rijden. Momenteel rijdt NS nog twee Intercity Direct-treinen per uur over de HSL, in de loop van 2015 worden dit drie treinen per uur. Om de vervroegde frequentieverhoging te kunnen realiseren, zal NS het komend jaar hiervoor drie extra treinen gereed maken om over de hogesnelheidslijn te rijden. Naar verwachting is het materieel uiterlijk in het voorjaar van 2016 beschikbaar of zoveel eerder als mogelijk. Zodra dit beschikbaar is, kunnen reizigers elk kwartier in ongeveer 40 minuten van Amsterdam via Schiphol naar Rotterdam reizen onder voorbehoud van capaciteitstoedeling door ProRail. Twee van de vier treinen per uur rijden na Rotterdam door naar Breda. Gezien de hoge vervoersvraag op deze verbindingen zullen veel reizigers profiteren van deze frequentieverhoging.

### 2.2 Groningen – Assen: 2 extra sprinters per uur in de spits vanaf september 2016.

De Provincies Groningen, Drenthe en NS hebben samen afgesproken om de dienstregeling op het traject Groningen-Zwolle uit te breiden met een extra Sprinterdienst Groningen-Assen. Deze afspraak komt voort uit de Regiovisie Groningen-Assen, waarin de spoorlijn Groningen-Zwolle als drager gezien wordt voor het versterken van de bereikbaarheid van Groningen en voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen rondom Groningen. De hiervoor noodzakelijke keurvoorziening op station Assen is medio augustus 2016 gereed. Zodra de benodigde infrastructuur geerd is, zal NS de extra Sprinters gaan rijden per daaropvolgend wijzigingsblad.

### 2.3 Volledige bediening van Utrecht Lunetten

Bij aanvang van de dienstregeling 2016 lijkt het mogelijk om Utrecht Lunetten in beide richtingen weer 4 keer per uur te bedienen. Dit is het resultaat van overleg tussen NS, ProRail en goederenvervoerders. Door de tijdsligging van de goederentreinen aan te passen, is deze oplossing in zicht gekomen.

### 2.4 Aanpassing in de dienstregeling op het traject Haarlem – Uitgeest

Op het traject tussen Haarlem en Uitgeest is sprake van een zeer lage vervoerswaarde (aantal reizigers per trein). Er is sprake van een stagnatie en zelfs daling van het aantal reizigers, zowel in het dal als in de spits. Deze daling wordt bevestigd in de LTSA-prognoses tot 2030. In het dal is de bezettingsgraad van de treinen gemiddeld lager dan tien procent. Kijkend vanuit een ruimtelijk-economische perspectief, zijn er geen concrete plannen bekend die op termijn tot een voldoende stijging van de vervoersvraag leiden. Daarbij is geconstateerd dat de vervoerstromen vanuit Alkmaar, Uitgeest en Haarlem heel sterk op Amsterdam zijn gericht. Ook wordt het overgrootste deel van de reizen tussen Haarlem en Alkmaar in de spits gemaakt.

NS heeft geconcludeerd dat vraag en aanbod op deze lijn niet met elkaar in overeenstemming zijn. Dit was aanleiding om vorig jaar een alternatieve opzet van de treindienst tussen Haarlem en Uitgeest voor te stellen, die per dienstregeling 2015 in zou gaan, met als doel op het aanbod in lijn te brengen met de marktvrage. Na een negatief advies van de consumentenorganisaties in het Locov, heeft NS besloten om dit plan niet per dienstregeling 2015 in te voeren maar een jaar uit te stellen. Hierdoor kon samen met relevante partijen in de regio worden bezien of er een beter alternatief plan tot stand gebracht kon worden.

In het afgelopen jaar heeft NS een dialoog gevoerd met de provincie Noord-Holland, gemeenten en de consumentenorganisaties in het Locov. De uitkomst is een nieuw dienstregelingsplan, waarmee NS beter aansluit op de vervoersvraag en dat beter wordt gedragen door betrokken partijen. Ten opzichte van het vorige plan is een aantal belangrijke bezwaren weggenomen. Zo blijft er een Intercity tussen Haarlem en Uitgeest, krijgen doorgaande reizigers minder overstappen en vindt tussen Haarlem en Amsterdam geen verlaging van de frequentie plaats.

### Voorstel dienstregeling 2016

Uitgangspunten van het nieuwe voorstel zijn het volgen van de markt, het behoud van aansluitingen in Uitgeest, Haarlem, Alkmaar, Hoorn en Amsterdam, een goede aansluiting bieden op het onderliggend openbaar vervoer en een robuust en transparante dienstregeling met zoveel mogelijk hetzelfde dag patroon, waardoor een eenvoudige en transparante dienstregeling ontstaat.

NS rijdt per dienstregeling 2016 twee keer per uur een rechtstreekse Sprinter tussen Amsterdam, Haarlem, Uitgeest, Alkmaar en Hoorn. Deze Sprinter rijdt tussen Amsterdam, Haarlem en Alkmaar de gehele dag: er is in patroon geen afwijking meer tussen de dag- en de avonduren (zoals in dienstregeling 2015 nog wel het geval is). Tussen Alkmaar en Hoorn blijft deze Sprinter in de latere avonduren één keer per uur rijden conform huidige dienstregeling.

Daarnaast rijdt NS in de ochtendspits een Intercity van Alkmaar naar Haarlem, die onderweg alleen stopt in Beverwijk. In de avondspits rijdt er een Intercity van Haarlem via Beverwijk naar Alkmaar. Hiermee realiseert NS een versnelling van de Intercity tussen Alkmaar en Haarlem, omdat de huidige Intercity ook Uitgeest en Castricum aandoet.

### Effecten

Dit voorstel levert de volgende effecten op:

- *Marktvraag:* NS sluit het aanbod van de treindienst beter aan op de marktvraag. Overigens zal ook in dit voorstel de treincapaciteit grotendeels groter zijn dan de vraag.
- *Transparante en rechtstreekse dienstregeling:* er wordt de gehele dag een rechtstreekse Sprinterverbinding geboden tussen Amsterdam, Haarlem, Alkmaar en Hoorn. Momenteel is dat alleen in de avonduren het geval; overdag is er een overstap in Uitgeest. Door deze verbinding de gehele dag aan te bieden, wordt de dienstregeling transparanter en hoeft er minder te worden overgestapt.
- *Behoud Intercity:* De Intercity tussen Alkmaar en Haarlem wordt behouden in de spitsrichting en deze wordt versneld ten opzichte van dienstregeling 2015. Op verzoek van de regio is aanvullend marktonderzoek gedaan dat liet zien dat de spits op deze lijn in de avond breder is dan de gebruikelijk door NS gehanteerde spitsperiode. Daarom plant NS nu vijf Intercity verbindingen tussen Haarlem en Alkmaar in de avondspits en verlengt daarmee de bediening in de avondspits.
- *Behoud Amsterdam – Haarlem - Uitgeest:* De rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam, Haarlem en de stations tussen Haarlem en Uitgeest blijft de gehele dag behouden. Op het traject tussen Amsterdam en Haarlem vindt geen aanpassing van de treindienst plaats.
- *Overstappen Haarlem:* NS verbetert de overstap in Haarlem op de treinen van en naar de richting Leiden en Den Haag.
- *Overstappen Alkmaar:* De Sprinter uit Hoorn biedt in Alkmaar een korte cross-platform aansluiting op de Intercity naar Haarlem in de ochtendspits (en vica versa in de avondspits). Reizigers vanuit de richting Hoorn kunnen hierdoor sneller reizen richting Haarlem en Den Haag.
- *Overstappen op het busvervoer:* deze transparante dienstregeling realiseert goede aansluitingen op het onderliggend busnetwerk.
- *Velsertunnel:* NS is al geruime tijd in gesprek met de Provincie en Rijksoverheid over de verbouwing van de Velsertunnel. In deze gesprekken is naar voren gekomen dat de

mogelijk grotere aantallen reizigers n.a.v. deze werkzaamheden door NS goed kunnen worden opgevangen. De capaciteit van de treinen – ook in de voorgenomen nieuwe dienstregeling per 2016 - staat dit toe. Door de beoogde inzet van een in lengte gemakkelijker aan te passen materieeltype nemen de mogelijkheden hiervoor alleen maar toe.

- *Minder Intercity's in het dal*: De Intercity tussen Haarlem en Alkmaar rijdt niet meer in het dal en in de tegenspitsrichting, als gevolg van het gebrek aan vervoersvraag. Deze lagere frequentie betekent een reistijdverlenging.
- *Intercity is versneld maar stopt niet meer in Heiloo, Castricum en Uitgeest*: De Intercity Haarlem – Alkmaar stopt niet meer in Heiloo, Castricum en Uitgeest, waardoor deze plaatsen een langere reistijd hebben naar Haarlem ten opzichte van de huidige dienstregeling.

De reizigerseffecten zijn als volgt:

- *Neutraal*: ongeveer 86 procent van de reizigers krijgt niet te maken met een verbetering of verslechtering van de dienstregeling.
- *Achteruitgang*: ongeveer tien procent van de reizigers krijgt te maken met een achteruitgang in de vorm van een reistijdverlenging als gevolg dat de Intercity niet meer in de daluren rijdt. Van deze reizigers heeft ongeveer een derde een reistijdverlenging van minder dan vijf minuten; ongeveer twee derde heeft een reistijdverlenging van minder dan tien minuten.
- *Vooruitgang*: ongeveer vier procent van de reizigers krijgt te maken met een betere dienstregeling in de vorm van reistijdverkorting. Hiervan heeft de helft tot vijf minuten reistijdverkorting en de helft vijf tot tien minuten reistijdverkorting.

#### Studie op lange termijn

NS wil graag met haar regionale partners de mogelijkheden voor de (middel)lange termijn onderzoeken. De kwaliteit en kwantiteit van de ruimtelijke ontwikkeling en het totale aanbod van vervoerdiensten in de regio moeten nauw op elkaar afgestemd worden. De provincie heeft aangegeven een visie te geven op deze lijn. Vanuit NS zien we er naar uit hier vervolgens samen met alle betrokkenen inhoud aan te geven.

#### **2.5 Vanaf mei 2016 tijdelijke aanpassing van de treindienst rond Almere als gevolg van werkzaamheden.**

In mei 2016 starten de werkzaamheden op station Almere Centrum ten behoeve van het project 'OV Saal Korte Termijn'. Er wordt een keevoorziening op Almere Centrum aangelegd. De werkzaamheden zijn gepland van mei tot het einde van 2016. Vanwege de beperkingen in de infrastructuur te Almere Centrum wordt de dienstregeling aangepast. Binnen de beperkte mogelijkheden is gezocht naar een aanpassing in de treindienst die het minste overlast voor de reizigers geeft.

De intercity van Lelystad – Amsterdam Centraal – Vlissingen wordt ingekort tot Almere. Hierdoor ontstaat meer ruimte te Almere Centrum en kunnen overige treinen blijven rijden gedurende de werkzaamheden op station Almere Centrum. Reizigers tussen Amsterdam Centraal en Zwolle (en verder) stappen over in Almere Centrum in plaats van Lelystad en krijgen geen extra reistijd. Reizigers tussen Lelystad en Amsterdam Centraal reizen met de Intercity uit Zwolle naar Almere Centrum en stappen daar cross-platform over op de Intercity naar Amsterdam Centraal. De extra reistijd bedraagt drie minuten, Dit betreft ongeveer 3000 reizigers per dag.

De sprinter Almere Oostvaarders – Schiphol – Den Haag krijgt een aanpassing van één minuut tussen Almere Poort en Weesp. Dit heeft geen effect op de overstappen die deze trein heeft op bijvoorbeeld Weesp, deze blijven gehandhaafd.

## 2.6 Station Utrecht Leidsche Rijn

Net als in voorgaande jaren, is ook voor dienstregeling 2016 onderzocht of station Utrecht Leidsche Rijn vier keer per uur per richting bediend kan worden. Door de ongewijzigde dienstregelingsstructuur en het nog niet beschikbaar hebben van extra sporen ter hoogte van het Amsterdam Rijn Kanaal (voorzien eind 2018), blijft de bediening gelijk.

## 2.7 Station Utrecht Vaartsche Rijn

Zoals NS en ProRail al eerder hebben gecommuniceerd, zal het nieuwe station Utrecht Vaartsche Rijn in de dienstregeling 2016 niet bediend kunnen worden. Vanaf dienstregeling 2017 zullen de treinen op dit station stoppen.

## 2.8 Uitbreiding Thalys

In dienstregeling 2016 wordt de frequentie van Thalys verhoogd. Op maandag tot en met vrijdag zullen 14 Thalys-treinen van en naar Nederland rijden. Dat betekent dat op maandag tot en met donderdag een extra trein zal rijden. NS is met Thalys International in overleg over de exacte dienstregeling van de extra treinen en informeert u hierover zodra deze bekend is.

## 2.9 Integratie ICE en CityNightLine

In de huidige dienstregeling 2015 rijden er 13 tot 15 ICE-treinen per dag tussen Nederland (Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem) en Duitsland<sup>1</sup>. Het aantal verschilt per dagsoort. Ook rijdt er één CityNightLine-trein (CNL) per dag per richting tussen Nederland en Duitsland. De CityNightLine-treinen vereisen een apart kaartje, moeten van tevoren worden gereserveerd en kunnen niet a la minute op het station, bij de binnenlandse balie of in de kaartautomaat worden gekocht. Ook kan er niet met de OV-chipkaart worden gereisd. Ook zijn deze treinen niet te boeken voor kortere reizen zonder overnachting (zoals van en naar Düsseldorf en Keulen) en voor binnenlandse reizen.

### Integratie CityNightLine en ICE

NS en DB stellen voor om de CityNightLine te integreren met de ICE. Dit betekent concreet dat reguliere reizigers met een ticket van en naar Duitsland ook in de CityNightLine kunnen reizen. Hierdoor kunnen reizigers profiteren van meer en betere reismogelijkheden, omdat het aantal verbindingen tussen Nederland en Duitsland (Rhein-Ruhr) in zijn totaliteit wordt vergroot. Bovendien ontstaan door slimme verschuivingen meer aantrekkelijkere momenten op de dag waarop gereisd kan worden. De integratie wordt mogelijk gemaakt doordat er 3 rijtuigen worden toegevoegd aan de CityNightLine-treinen, die voor reguliere reizigers gebruikt kunnen worden. Hierdoor ontstaat daarnaast de mogelijkheid om het ICE-aanbod te optimaliseren: twee ICE-treinen die vlak voor of na de CNL rijden, behoeven niet meer te rijden. Hierdoor kan een late ICE-trein naar Nederland worden toegevoerd.

In de huidige situatie rijdt CityNightLine met een Nederlandse locomotief, die onderweg wordt gewisseld voor een Duitse. Hierdoor is de reistijd van CityNightLine nu langer dan per ICE. Om de reis met CityNightLine vergelijkbaar te maken met ICE International, wordt de CityNightLine voortaan met een doorgaande locomotief gereden. Hierdoor vervalt de halte in Emmerich en wordt de reistijd vergelijkbaar aan die van ICE International. Ook zullen recent gerenoveerde zitrijtuigen worden gebruikt, zowel in de eerste als in de tweede klasse.

### Effecten

De reiziger krijgt meer reismogelijkheden, in totaal groeit het aantal reisopties met tien per week van 100 naar 110. De belangrijkste voordelen zijn:

1. De laatste vertrekmogelijkheid voor reizigers van Nederland naar Duitsland wordt zeven dagen per week om 20:30 uur vanuit Amsterdam Centraal. Nu is dat nog op vijf dagen 18:30

---

<sup>1</sup> In dit document wordt uitgegaan van de zomerdienstregeling, zoals die geldt van midden april t/m oktober. In de winter reizen minder reizigers met ICE International, daarom rijdt van november t/m midden april van zaterdag t/m donderdag in beide richtingen één ICE-trein minder.

uur en op twee dagen (vrijdag en zondag) 21:00 uur. Er vindt dus op vijf dagen per week een verbetering plaats.

2. De vroegste aankomstmogelijkheid in Amsterdam wordt zeven dagen per week om 09:30 uur. Nu is dat op vier dagen ook zo, maar op drie dagen (vrijdag, zaterdag en zondag) pas om 11:30 uur. Er vindt dus op drie dagen per week een verbetering plaats.
3. De laatste trein van Duitsland naar Amsterdam (aankomst om 23:30 uur) gaat nu ook op maandag tot en met woensdag rijden. De laatste reismogelijkheid van wordt hiermee anderhalf uur later (uit Frankfurt van 17:45 uur naar 19:30 uur en uit Keulen van 19:15 uur naar 20:45 uur) Er vindt dus op drie dagen een verbetering plaats.

### Optimalisatie

De latere en eerdere reismogelijkheden zijn gerealiseerd door de CityNightLine open te stellen voor reguliere internationale reizigers (effect 1. en 2.) en doordat op maandag, dinsdag en woensdag een latere ICE van Duitsland naar Nederland rijdt, die overigens op donderdag, vrijdag en zondag al rijdt (effect 3.). De integratie van CityNightLine en ICE en de extra late ICE maken het mogelijk twee ICE-treinen niet meer te rijden, omdat deze treinen vlak achter of voor de CityNightLine-treinen rijden. De ICE-treinen die niet meer rijden zijn:

- De ICE op vrijdag en zondag die om 21:05 vertrekt uit Amsterdam Centraal naar Duitsland. Hiervoor in de plaats rijdt er een half uur eerder de CityNightLine.
- De ICE die op maandag-donderdag en zaterdag omstreeks 9:30 aankomt in Amsterdam Centraal uit Duitsland. De CityNightLine komt op ongeveer hetzelfde tijdstip aan in Amsterdam, deze gaat namelijk gebruik maken van het *treinpad* van die ICE.

Daarnaast zal de eerste ICE van Amsterdam naar Duitsland een half uur eerder rijden dan in dienstregeling 2015. De voordelen hiervan voor de reiziger zijn:

- Deze ICE doet momenteel niet Keulen Hbf aan. Door deze wijziging is het wel mogelijk om dit belangrijke bestemmingsstation aan te doen.
- De reiziger kan door half uur eerder vertrek, een half uur vroeger in Oberhausen, Duisburg, Dusseldorf en Koln arriveren en 20 minuten eerder in Frankfurt

Overzicht van veranderende treinen:

Trein	Verandering	Effect op reismogelijkheden
Citynightline	7 dagen per week open voor reguliere reizigers, zowel heen als terug.	+14 treinen/week
ICE	De vroege rit Duitsland – Amsterdam (aankomst 09:30 uur) wordt geschrapt op 5 dagen (maandag t/m donderdag en zaterdag; op de overige 2 dagen reed deze al niet). De Citynightline rijdt vanaf dienstregeling 2016 op hetzelfde tijdstip.	-5 treinen/week
ICE	De rit Amsterdam (vertrek 21:05) – Duitsland wordt geschrapt op vrijdag en zondag (op de overige dagen reed deze al niet). Een half uur eerder kunnen reizigers nu met de Citynightline.	-2 treinen/week
ICE	Op maandag, dinsdag en woensdag wordt een extra late trein Duitsland – Amsterdam Centraal (aankomst om 23:30 uur) toegevoegd. Deze rijdt al op de andere dagen van de dag.	+3 treinen/week
<b>Totaal</b>	<b>Reizigers krijgen 10 extra reismogelijkheden per week extra.</b>	<b>+ 10 reismogelijkheden/week</b>

## 3. Afhankelijkheden

### 3.1 Onderhoudsrooster (sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail)

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 2016 lijken op die van 2015. De intentie van NS is om de inpassing van treinen en vervangende inzet van bussen rondom het onderhoudsrooster vergelijkbaar met 2015 uit te voeren.

### 3.2 Grootschalige werkzaamheden

Ook in 2016 zijn veel werkzaamheden nodig aan de spoorinfrastructuur. Dit heeft gevolgen voor de treindienst. Met name rondom Breda, Schiphol, Amsterdam, Eindhoven, Zwolle en Utrecht zullen meerdere grote onttrekkingen nodig zijn die een forse aanpassing van de treindienst noodzakelijk maken.

#### Utrecht

Ook in de dienstregeling 2016 wordt er onverminderd doorgebouwd aan de realisatie van nieuwe infrastructuur te Utrecht Centraal. In combinatie met werkzaamheden aan de OV Terminal en de werkzaamheden aan de sporen rond Utrecht levert dit in 2016 veel hinder op voor de reizigers van en naar dit station. NS en ProRail hebben de consumentenorganisaties in het Locov en de betrokken regionale overheden hierover separaat geïnformeerd.

#### Breda

Op dit moment zijn de gevolgen van de eerste fasering van de werkzaamheden op station Breda bekend. Nog niet bekend is wat de gevolgen zullen zijn gedurende fase 2 en 3 (week 13 tot week 26 in 2016), wanneer er slechts vier perrons beschikbaar zijn. Om de treindienst in Breda te kunnen afhandelen zijn er vijf perronsporen nodig. NS moet nog onderzoeken wat de consequenties en mogelijk oplossingen zijn. Mogelijk kunnen de Sprinters die normaal in Breda keren, doorrijden waardoor alle treinen kunnen blijven rijden.

### 3.3 Materieelinzet

NS bepaalt de komende maanden welk materieeltype per route wordt ingezet in 2016. 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 enkeldeksmaterieel, terwijl op sommige trajecten trager dubbeldeksmaterieel moeten worden ingezet. Dit leidt mogelijk op sommige trajecten tot een aanpassing van de dienstregeling. Het proces van analyse en keuzes hiertoe is in volle gang.

### 3.4 Gesprekken met regionale overheden

Na overleg met de provincie Noord-Brabant heeft NS besloten om de nachtnettreinen van en naar Noord-Brabant op donderdag, vrijdag en zaterdagavond tot 2:00 uur 's nachts te rijden in plaats van tot 4:00 uur 's nachts.

Het doorrijden van de Sprinter Apeldoorn – Almelo naar Enschede gebeurde op basis van een contract met de Regio Twente. Het contract is inmiddels afgelopen en er is op dit moment nog geen nieuwe afspraak met de Regio Twente. NS voert momenteel overleg met de Regio Twente en de Provincie Overijssel. Hieruit kunnen wijzigingen van de treindienst Almelo – Enschede voortkomen.

### 3.5 Van adviesaanvraag naar invoering

Net als bij dienstregeling 2015 kan dienstregeling 2016 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.

## 4. Ontwerpen van dienstregeling

Het ontwerpen van een dienstregeling is complex. Wijzigingen in Zwolle kunnen doorwerken tot in Vlissingen en Eindhoven. De ervaringen die de NS in de loop van de jaren heeft opgedaan, zijn verwerkt in het ontwerpproces.

### 4.1 Doel

NS wil bij het ontwerp het complete aanbod van reismogelijkheden per trein aantrekkelijker maken zodat meer reizigers de trein vaker gaan gebruiken. Hoewel niet van elk station naar elk station een rechtstreekse verbinding is te maken streeft NS ernaar om in ieder geval voor de grote groepen reizigers (oftewel drukke reisrelaties) een directe treinverbinding te bieden. In de regel rijdt overal elk halfuur een trein en wanneer de belangstelling groot genoeg is frequenter.

Om het gewoontepatroon van reizigers niet onnodig te verstoren wijzigt NS alleen de dienstregeling wanneer voor grote groepen een substantiële verbetering kan of moet worden gerealiseerd.

### 4.2 Randvoorwaarden

Een dienstregeling moet voldoen aan allerlei randvoorwaarden. Zo moet ze logistiek maakbaar zijn en er moet voldoende infrastructuur, materieel en personeel aanwezig zijn om ze uit te voeren. Ook wordt rekening gehouden met capaciteit voor goederenvervoerders en brugopeningen voor de scheepvaart. Al deze randvoorwaarden zijn bekend bij NS en de dienstregeling wordt er op aangepast.

Bij het ontwerpen van een dienstregeling worden treinen stuk voor stuk gepland: de vertrektijden, rijtijden, aankomsttijden, stationnementstijden, et cetera. Al deze tijden zijn vastgelegd in normen, zodat de geplande tijden in praktijk gehaald kunnen worden. Deze normen worden aangepast als er nieuwe ervaringen zijn of bijvoorbeeld nieuw materieel instroomt.

Bij iedere nieuwe dienstregeling houdt NS tevens rekening met specifieke beperkingen in dat jaar, zoals werkzaamheden en snelheidsbeperkingen. Zo wordt in dienstregeling 2015 rekening gehouden met de werkzaamheden op de Zuidtak van Amsterdam en rond Utrecht Centraal.

### 4.3 Stakeholders

NS heeft regelmatig contact met regionale overheden. Met hen wordt overleg gevoerd over elke nieuwe dienstregeling. Alle wensen uit deze overleggen worden serieus onderzocht, alhoewel ze niet altijd gehonoreerd kunnen worden; bijvoorbeeld uit rendementsoverwegingen of omdat deze niet maakbaar blijken. NS heeft de reizigers-, goederen en infrastructuurprojecten voor 2015 uitgewerkt in samenwerking tussen de goederenvervoerders, ProRail en de andere reizigersvervoerders. Deze samenwerking heeft als belangrijkste kenmerk dat projecten integraal benaderd zijn, én dat partijen bij de capaciteitsaanvraag streven naar het indienen van één gezamenlijk basisuurpatroon.

Regulier wordt regionaal overleg gevoerd met de regionale overheden en vervoerders over de aansluitingen van het bus-, tram-, metronetwerk. De aansluitingen van de NS treinen met de overige treinreizigersvervoerders heeft plaatsgevonden in het spoorsectorbrede Ontwerpteam onder leiding van ProRail.