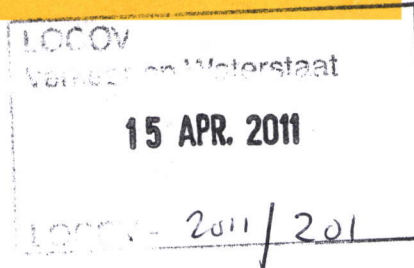




**NS Reizigers**

**Directie**

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



Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Aan de vertegenwoordigers van  
consumentenorganisaties in het LOCOV

**Datum** 14 april 2011  
**Ons kermerk** CC/PA/WS-573  
**Onderwerp** Besluit Basisuurpatronen 2012

**Telefoon** 030 - 235 7839  
**Telefax** 030 - 235 6193  
**E-mail** wietze.smid@ns.nl

Geachte dames en heren,

In uw brief van 19 maart jl. gaf u uw advies over de voorgenomen basisuurpatronen en uitwerking van dienstregeling 2012, waarvoor mijn dank. In deze brief informeer ik u over ons besluit en licht dit toe, waarbij ik inga op uw suggesties en opmerkingen. Daarbij is de volgorde van uw adviezen leidend. De punten waarop u in uw advies niet bent ingegaan en die daarmee automatisch uw instemming en dus positief advies hebben, besluiten wij conform het voorstel tenzij hierna anders aangegeven.

### **3.1 Reistijdverbetering Utrecht - Arnhem**

U adviseert positief over de voorgestelde reistijdversnelling. U geeft aan dat u hoopt dat de ongelijkvloerse kruising bij Arnhem leidt tot een snellere Intercityverbinding met Nijmegen. NSR deelt dit streven. Op dit moment is de exacte infralay-out nog niet beschikbaar in de planningssystemen, waardoor nog niet duidelijke of en op welke manier de rijtijdwinst tussen Utrecht en Arnhem kan doorwerken van en naar Nijmegen. Op het moment dat duidelijk is wat de exacte mogelijkheden/onmogelijkheden zijn zal NSR de meest optimale dienstregeling opnemen in haar plannen.

NS besluit de treindienst uit te voeren conform de adviesaanvraag.

### **3.2 Bediening station Hoofddorp**

U adviseert positief over de voorgestelde bediening van het station Hoofddorp, waarvan ook Nieuw-Vennep en Sassenheim profiteren.

NS besluit de treindienst uit te voeren conform de adviesaanvraag.

### **4.1 Nieuwe stations Sassenheim en Nieuw-Vennep**

U adviseert positief over de voorgestelde bediening van de stations Sassenheim en Nieuw-Vennep.

NS besluit conform de adviesaanvraag.

### **5.1 Dordrecht – Roosendaal – Zeeland**

U voorziet een kwetsbare situatie tijdens de ombouwwerkzaamheden op Den Haag Centraal, omdat richting Laan van NOI de treindienst in beide richtingen op één spoor moet worden afgewikkeld. Volgens onze huidige inschattingen is een voldoende betrouwbare exploitatie mogelijk: de treindiensten hebben tussen Leiden en Den Haag extra rijtjidspeeling gekregen, zodat kleine vertragingen opgevangen kunnen worden vóórdat deze tot vervolgvtragingen leiden. Komende periode gaan NS en ProRail nog verdere afspraken maken hoe in de uitvoering van de treindienst én de bijsturing daarvan zo "scherp" mogelijk kan worden gehandeld.

Genoemde oplossing met een enkelspoor is een compromis dat tijdens de voorbereidingen van de bouwwerkzaamheden tot stand is gekomen. Eerder werd uitgegaan van een scenario waarin gedurende enkele maanden Den Haag Centraal helemaal niet bereikbaar zou zijn vanuit de richting Leiden. Wij zijn verheugd met voorliggend plan in de richting Leiden wel continu de gedachte frequenties/capaciteit en verbindingen te kunnen bieden, ook al staat daar een geringe rijtijdverlenging en een iets groter - maar ons inziens acceptabel - punctualiteitsrisico tegenover. Als vanzelfsprekend zal NS de treindienst monitoren op uitvoering en punctualiteit.

### **6 Oude Lijn in relatie tot de introductie HSL**

Algemene kanttekeningen.

Bij uw advies over de binnenlandse treindienst maakt u een algemene kanttekening. We zijn verheugd te lezen dat u de keuze onderschrijft voor een goed regionaal en interregionaal net op de ruimte die vrijkomt door de ingebruikname van de HSL Zuid. Uw noties over de punten ten aanzien van Fyra hebben wij voorgelegd aan HAS/NS Hispeed. Deze noties zullen behandeld worden in het reguliere overleg tussen u en HSA/NS Hispeed.

#### **Basisuurpatroon**

Naar aanleiding van uw opmerkingen over het basisuurpatroon gaan wij in op de punten 2, 3 en 4.

2. U geeft aan dat u de mogelijkheden om tot een vlotter overstap te komen op station Leiden met NS wilt bespreken. U wordt uitgenodigd voor een expertmeeting
3. U adviseert om de 2200 door te rijden tussen Dordrecht en Breda en niet de 5000 serie. Voor bediening van de stopstations tussen Dordrecht en Breda hebben we in 2012 gekozen voor doortrek van de Sprinterserie Den Haag Centraal - Dordrecht (twee maal per uur in de spits, een maal per uur in het dal). Wanneer de serie 5000 niet rijdt (werkdagen na 20.00 uur en op zaterdag en zondag) moet er worden overgestapt te Dordrecht (15 minuten overstaptijd) als naar Breda Prinsenbeek wordt gereisd. Er wordt gestudeerd op een andere oplossing voor bediening Breda Prinsenbeek in de stille uren. De optie doortrek van de Intercity 2200 een maal per uur naar Breda wordt hierin meegenomen.
4. U geeft aan dat u veel waarde hecht aan een goede verbinding vanuit Den Haag / Dordrecht en Roosendaal van en naar België. Dit is onderwerp van gesprek tussen de Nederlandse en de Belgische Staat. Het dienstregelingontwerp en de reizigersgroei op de relatie is onderdeel van dit gesprek.

#### **Tot Slot**

De adviesaanvraag over de 7x24-uursuitwerking volgt in het derde trimester, na de definitieve toedeling van ProRail.



Voorgaande besluiten zijn onder voorbehoud van definitieve capaciteitstoedeling van de benodigde spoorinfrastructuur door ProRail Capaciteitsverdeling.

NB. In de bijlage van de adviesaanvraag hebben wij een tweetal inconsistenties opgemerkt:

1. In de systeemtekening in paragraaf 6.3 is per abuis station Rotterdam Blaak opgenomen in de IC 1900 Venlo – Den Haag CS.
2. In de opsomming van de lijnvoering in paragraaf 6.3.1 is per abuis station Hoofddorp opgenomen in de halteringen van de Intercity Den Haag CS – Amsterdam CS.

Met vriendelijke groet,

Ingrid Thijssen  
Directievoorzitter NSR