

## **Adviesaanvraag LOCOV**

Bijlage bij brief CC/PA/WS-564

Basisuurpatronen dienstregeling 2012

11 februari 2011

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Leeswijzer	3
<b>2</b>	<b>Proces en uitgangspunten</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Verbeteringen bestaand product</b>	<b>5</b>
3.1	Reistijdverbetering op Utrecht - Arnhem	5
3.2	Bediening station Hoofddorp	5
3.3	Uitwerking en uitvoering	5
<b>4</b>	<b>Nieuwe Stations</b>	<b>6</b>
4.1	Sassenheim en Halfweg-Zwanenburg	6
<b>5</b>	<b>Werkzaamheden</b>	<b>7</b>
5.1	Onderhoudsrooster	7
5.2	Nieuwe SleutelProjecten en overige grote projecten	7
<b>6</b>	<b>Wijzigingen Oude Lijn in relatie tot introductie HSL</b>	<b>9</b>
6.1	HSL en Oude Lijn vanaf Amsterdam Centraal tot aan Dordrecht	9
6.2	Dordrecht – Roosendaal - Vlissingen	10
6.3	Consequenties Herontwerp Oude Lijn	11
6.3.1	Lijnvoering	12
6.3.2	Lijnvoering op de corridor Den Haag Centraal – Schiphol en verder.	12
<b>7</b>	<b>Groei en milieu</b>	<b>14</b>
7.1	Beter productaanbod	14
7.2	Groei	14
7.3	Milieu	14
<b>8</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>15</b>

# 1 Inleiding

In deze toelichting op de adviesaanvraag worden de wijzigingen (ten opzichte van dienstregeling 2011) in de basisuurpatronen (BUP) voor de NSR-dienstregeling 2012 beschreven en toegelicht. Waar de basisuurpatronen wijzigen wordt tevens toegelicht hoe de zogenaamde daguitwerking zal worden ingevuld.

## 1.1 Aanleiding

Wijzigingen in de dienstregeling komen voort uit het stimuleren van rendabele groei door verbeteringen in het treinproduct (pull) of door het accommoderen van groei die door autonome ontwikkelingen zoals economische groei ontstaat (push). Na de dienstregelingwijzigingen die de afgelopen jaren zijn doorgevoerd in het kader van "Ontwerp 2007" vragen de ontwikkelingen om een vervolg in 2012 om de groei door te kunnen zetten en hierbij tevens het kwaliteitsniveau voor de klanten vast te houden/te verbeteren, door reistijden te versnellen, robuustheidsmaatregelen te nemen ten einde de treindienst betrouwbaarder te maken en reismogelijkheden te vergroten.

In vervolg op dienstregeling 2011 wordt in dienstregeling 2012 de laatste stap van het "Ontwerp 2007" gezet, namelijk de omklap Oude Lijn. Er worden een tweetal nieuwe stations, zijnde Sassenheim en Halfweg-Zwanenburg geopend, daarnaast is er in het ontwerp op samenloopbaanvakken ruimte gevonden om een tweetal stations, zijnde Hoevelaken en Maastricht Noord, te openen die door regionale vervoerders zullen worden bediend. Tot slot heeft NSR ook noodzakelijke aanpassingen als gevolg van werkzaamheden opgenomen die gedurende het dienstregelingjaar 2012 structureel van aard zijn in het dienstregelingontwerp opgenomen.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt eerst ingegaan op het ontwerpproces en de uitgangspunten.

Hoofdstuk 3 gaat in op verbeteringen van het bestaande product. Bij deze verbeteringen zijn snelheid en betrouwbaarheid sleutelwoorden. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de NSR bediening van nieuwe stoptreinstations.

Consequenties van reguliere en grootschalige werkzaamheden passeren in hoofdstuk 5 de revue.

Wijzigingen die samenhangen met de uitbreiding van de exploitatie op de hogesnelheidslijn zijn opgenomen in hoofdstuk 6. Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 belicht wat de effecten van de dienstregeling 2011 zijn voor de reizigersgroei en het leefmilieu.

Bij alle voorstellen staat een toelichting wat de klanteneffecten zijn.

## 2 Proces en uitgangspunten

De projecten uit dienstregelingontwerp 2012 zijn gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als dienstregelingontwerpen in de voorgaande jaren. De belangrijkste uitgangspunten daarbij waren een klantattractieve en punctuele dienstregeling, geschikt voor toekomstige reizigersgroei en aansluitend bij ontwikkelingen als de HSL-Zuid en andere nieuwe infrastructuur.

NSR heeft de projecten voor 2012 uitgewerkt in samenwerking tussen de goederenvervoerders, ProRail en collega-reizigersvervoerders. Deze samenwerking heeft als belangrijkste kenmerken dat reizigers-, goederen- en infrastructuurprojecten integraal benaderd zijn, én dat partijen bij de capaciteitsaanvraag streven naar het indienen van één gezamenlijk basisuurpatroon.

De consequenties van dienstregelingwijzigingen heeft NSR vertaald in effecten op het aantal reizen. Een reis is een "heen- of terugreis", inclusief eventuele overstappen tussen verschillende treinen. Omdat de meeste reizigers een zelfde heen- én terugreis is het verband tussen reizen en reizigers ongeveer een factor 1,8.

### DISCLAIMER

Op dit moment is onduidelijk welk effect de verwachte achterblijvende economische groei op het vervoer per trein zal hebben. NSR behoudt zich het recht voor als door dergelijke omstandigheden het aantal reizigers significant achterblijft bij de verwachtingen de voorgestelde uitbreidingen van het treinproduct niet door te voeren in dienstregeling 2012.

## 3 Verbeteringen bestaand product

### 3.1 Reistijdverbetering op Utrecht – Arnhem

Reistijdversnelling is gerealiseerd ingaande dienstregeling 2012 op het traject Utrecht – Arnhem voor NSR en NS Hispeed. De goederenvervoerders hebben in Samen Sporen-verband aangegeven dat het goederenvervoer, dat in de huidige dienstregeling over Utrecht – Arnhem plaatsvindt, in de dienstregeling 2012 zoveel mogelijk over de Betuweroute afgehandeld zal worden. Hierdoor komt er structurele capaciteit vrij. Deze capaciteit is benut om de treindiensten van NSR en NS Hispeed te verbeteren. Dit leidt tot reistijdversnelling tot maximaal 1 minuut voor Sprinters en Intercity's en tot maximaal 3 minuten voor ICE's.

#### **Klanteffecten**

##### Positief

- Per werkdag profiteren 41.000 reizen van deze reistijdversnelling;

##### Negatief

- Geen

Per saldo verwacht NSR door deze voorstellen 600 extra reizen per werkdag te trekken.

### 3.2 Bediening station Hoofddorp

Onderdeel van Ontwerp 2007 is een frequentieverhoging op de relatie Hoofddorp – Leiden, op het moment dat de omklap op de Oude Lijn zal plaatsvinden. De omvang van de vervoersstromen in de spits maken een frequentie van vier treinen (i.p.v. de huidige twee treinen per uur) tussen Hoofddorp en Leiden mogelijk. Voor de periode 2007 – 2012 was voorzien deze frequentieverhoging aan te bieden door een extra stop te Hoofddorp in de Intercity (serie 2600 Amsterdam Centraal – Den Haag Centraal) op te nemen. Voortschrijdende inzichten leren dat dit geen formule- en toekomstvaste oplossing is. NS heeft besloten om in de spits 2 extra Sprinters te rijden tussen Hoofddorp en Leiden. Dit wordt gerealiseerd door een doortrek naar Leiden van de Sprinter (serie 5700) die nu vanaf Utrecht – Hilversum – Weesp tot Hoofddorp rijdt. Voor de dalperiode zal de huidige Sprinterbediening van 2x/u naar huidige inzichten de komende jaren volstaan

### 3.3 Uitwerking en uitvoering

De uitwerking van dienstregelingontwerp 2012 waarop deze notitie is gebaseerd, is grotendeels voltooid voordat dienstregeling 2011 operationeel was. Mogelijk leert de praktijk van de dienstuitvoering in de eerste maanden van 2011 dat er een aantal onderdelen van de ontworpen dienstregeling 2011 beter of anders moet worden uitgewerkt, om een robuust, klantattractief treinproduct te kunnen bieden. Deze wijzigingen worden in dienstregelingontwerp 2012 opgenomen, en in urgente gevallen wellicht zo snel mogelijk in 2011 doorgevoerd.

NSR wil deze verbeteringen opnemen in de capaciteitsaanvraag 2012, die uiterlijk 11 april aan ProRail wordt aangeboden. Uiteraard zullen dergelijke wijzigingen zo nodig ook aan het LOCOV ter advies worden aangeboden, in aanvulling op deze notitie.

## 4 Nieuwe Stations

### 4.1 Sassenheim en Halfweg-Zwanenburg

De nieuwe stations Sassenheim en Halfweg-Zwanenburg passen in dienstregelingontwerp 2012. Deze stations worden in de dienstregeling opgenomen zodra aan alle randvoorwaarden is voldaan (stationsinfrastructuur opgeleverd, ketenvoorzieningen/aansluitend busvervoer, etcétera), conform contractuele afspraken tussen ProRail, regionale overheden en NS.

Sassenheim zal tweemaal per uur bediend gaan worden door de stoptrein Den Haag Centraal – Leiden – Schiphol – Almere en in de spitsen ook tweemaal per uur door een nieuwe doorgetrokken Sprinter Schiphol – Hoofddorp van en naar Leiden.

Halfweg-Zwanenburg zal in de loop van dienstregeling 2012 tweemaal per uur bediend gaan worden door de Sprinter Amsterdam – Zandvoort en tweemaal per uur door de Sprinter Amsterdam – Haarlem – Uitgeest.

#### ***Klanteffecten***

##### Positief

- Sassenheim 1.050 nieuwe in/uitstappers per dag,
- Halfweg-Zwanenburg ingroei tot 1.800 nieuwe in/uitstappers per dag (nog niet in 2012),

##### Negatief

- stop in Sassenheim: 12.000 reizen per dag circa 2 minuten langer onderweg;
- stop in Halfweg-Zwanenburg: 14.000 reizen per dag circa 2 minuut langer onderweg

## 5 Werkzaamheden

### 5.1 Onderhoudsrooster

Zoals bekend is ten bate van het regulier onderhoud van de infrastructuur een zogenaamd onderhoudsrooster ingesteld: de dienstregeling is op die momenten aangepast om de kleinschalige werkzaamheden mogelijk te maken.

NSR streeft er naar dat de treinvrije periode gedurende de nacht benodigd voor het onderhoudsrooster zo weinig mogelijk de treindienst zal aantasten.

Verwachting is dat het onderhoudsrooster 2012 veel zal lijken op het onderhoudsrooster 2011. NSR gaat in 2012 geen treinen aanvragen waar gegeven het onderhoudsrooster geen ruimte voor is.

### 5.2 Nieuwe SleutelProjecten en overige grote projecten

Om werkzaamheden mogelijk te maken in het kader van de zogenaamde Nieuwe SleutelProjecten ("NSP's") te Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal en Utrecht Centraal zijn ook al in eerdere dienstregelingen minutenwijzigingen doorgevoerd en vertrek- en aankomstsporen gewijzigd.

Ook in dienstregelingontwerp 2012 lopen deze werkzaamheden door en zijn aanpassingen te verwachten. Daarnaast worden er in 2012 werkzaamheden in het kader van Nieuwe SleutelProject Breda uitgevoerd waarvoor er structurele aanpassingen in de dienstregeling doorgevoerd worden.

De basisspooropstelling te Amsterdam Centraal zal aangepast worden om de volgende werkzaamheden uit te voeren: Aanleg van twee tunnelpassages zijnde "poortvrije corridors" tussen IJhal en Cuypershal, verbreding van de Oosttunnel en de aanleg van een langzaam verkeerstunnel aan de westzijde van het station. Gedurende het dienstregelingjaar zullen doorgaande treinen moeten keren op Amsterdam Centraal en zullen treinen op afwijkende sporen behandeld worden.

De basisspooropstelling te Utrecht Centraal zal aangepast worden om de aanleg van nieuwe perronkappen en vernieuwing van de stationshal mogelijk te maken. In eerste instantie is 1 van de sporen 5/7/8/9 niet beschikbaar en later in het jaar 1 van de sporen 1/2/3. Gedurende het dienstregelingjaar zullen treinen op afwijkende sporen behandeld worden.

Er zullen grootscheeps werkzaamheden plaatsvinden op station Zwolle. Er zullen buitendienststellingen plaatsvinden om de bouw van het vierde perron mogelijk te maken en om de toekomstige aansluiting met de Hanzelijn te kunnen maken.

Ook in Amersfoort worden er buitendienststellingen gepland om de bouw van een dive-under te realiseren.

Eind 2012 zal gestart worden met werkzaamheden die doorlopen in dienstregeling 2013 te Den Bosch ten behoeve van de aanleg van een vrije kruising van en naar Nijmegen alsmede een volledig herontwerp van het emplacement. De treindienst zal hierop aangepast worden.

Ook in Eindhoven starten eind 2012, doorlopend in 2013, werkzaamheden voor de aanleg van een transfertunnel. Hiervoor worden aanpassingen in de treindienst ingevoerd.

Voorstel is dat gedurende dienstregeling 2012 een aantal sporen op Den Haag Centraal ingekort worden en de sporen 9 en 10 onttrokken worden ten behoeve van de werkzaamheden aan de noordzijde van het emplacement. Dit leidt er eveneens toe dat er tussen Den Haag Centraal en Laan van NOI volgens een enkel-spoor-raster moet worden gereden. NS zal treinen aanpassen voor wat betreft dienstregeling, lengte en/of

vertrek-/aankomstspoor, mits vanuit het project wordt voorzien in een aantal randvoorwaarden die noodzakelijk zijn om een adequate treindienst mogelijk te maken.

Concluderend zullen er gedurende het dienstregelingjaar veel buitendienststellingen plaatsvinden, ongeveer 20% meer dan in 2010.



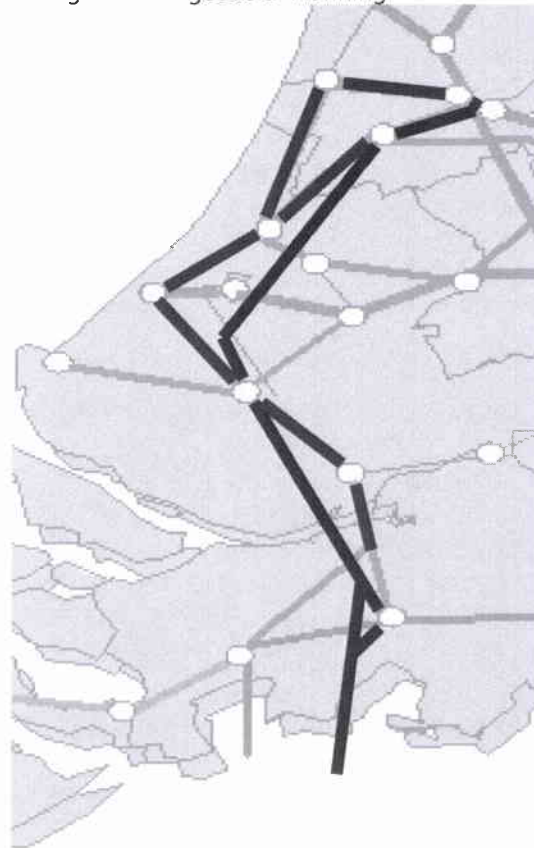
## 6 Wijzigingen Oude Lijn in relatie tot introductie HSL-Zuid

Onderstaande wijzigingen zijn reeds in eerdere Adviesaanvragen met u gedeeld. Planning was dat deze voorstellen najaar 2009 geïmplementeerd zouden zijn. Bij aanvang van dienstregeling 2012 per december 2011 wordt Herontwerp ten noorden van Dordrecht (6.1). Het zuidelijke deel van het herontwerp Oude Lijn (6.2) wordt in de loop van dienstregeling 2012 ingevoerd. De consequenties van het volledige herontwerp zijn omschreven in 6.3

### 6.1 HSL-Zuid en Oude Lijn vanaf Amsterdam Centraal tot aan Dordrecht

#### 6.1.1 Achtergrond

Zoals u bekend wordt de treindienst op de HSL Zuid door HSA de komende periode uitgebreid. Door de komst van de snelle en frequente verbinding Amsterdam – Rotterdam via de HSL Zuid zal NSR de HRN dienstregeling aanpassen op de zogenaamde "Oude Lijn". Ten eerste is de capaciteit van de infrastructuur op de zogenaamde samenloopbaanvakken (Amsterdam Centraal – westtak – Schiphol, Rotterdam Centraal – Willemspoortunnel – Rotterdam Lombardijen en emplacement Breda) onvoldoende om naast de uitbreiding van de HSA diensten de huidige dienstregeling op het HRN te handhaven. Aangezien de AMvB Capaciteit prioriteit geeft aan de treindiensten over de HSL-Zuid moet NSR de dienstregeling aanpassen. Ten tweede zorgt de uitbreiding voor een veranderende marktvrage. De treindiensten van HSA zullen, door de combinatie van kortere reistijd en hoge frequentie, veel (directe) reizigers naar zich toe trekken die nu nog met HRN-treinen reizen. NSR zet daarom met de nieuwe dienstregeling in op het versterken van de stadsgewestelijke, regionale en interregionale markt op de Oude Lijn corridor.



#### 6.1.2 Voorgenomen dienstregeling 2012

HSA is voornemens om per dienstregeling 2012 (ingående december 2011) 6 keer per uur te gaan rijden over de HSL Zuid. Dit betreft 4 binnenlandse Fyra's, een internationale Fyra (Fyra Internationaal) en de Thalys. Zoals hierboven vermeld zal NSR de capaciteitsaanvraag voor de HRN dienstregeling hierop (moeten) aanpassen. NSR kiest hierbij voor de variant die inmiddels bekend staat onder de naam Omklap Oude Lijn (zie voor een schematische weergave bijlage 6.3.1).

Met deze dienstregeling kiest NSR op de Oude Lijn voor een meer stadsgewestelijke en (inter)regionale bediening: de Intercitydienst stopt meer op regionaal belangrijke stations. Ook gaan twee extra treinen tussen Rotterdam en Amsterdam via Haarlem rijden in plaats van via Schiphol. Overall blijft het aantal HRN-treinen daardoor op de corridor gelijk.

#### 6.1.3 Mogelijke latere start HSL Zuid bediening

HSA streeft er naar om per dienstregeling 2012 de frequentie van Fyra Binnenland te verhogen van 2 naar 4 per uur. Daarvoor is vanzelfsprekend voldoende V250 materiaal noodzakelijk. Op dit moment wordt ingeschat dat in april 2011 (wanneer de capaciteitsaanvraag bij ProRail moet worden ingediend) nog

onvoldoende zekerheid zal zijn rondom de exacte V250 leveranties. Daarom is nagedacht over maatregelen om het dienstregelingsaanbod op peil te houden gedurende de periode na december 2011 waarin - onverhoopt - nog niet voldoende V250 beschikbaar is.

Zolang de binnenlandse Fyra niet 4 keer per uur rijdt, rijdt er tijdelijk een extra Intercity tussen Amsterdam – Schiphol – Rotterdam via het HRN. Hiermee blijven er, naast Thalys, 4 directe verbindingen tussen Amsterdam en Rotterdam via Schiphol, zijnde naast deze extra trein de 2 binnenlandse Fyra's en een internationale Fyra. De extra trein wordt weer uit de dienstregeling genomen wanneer er voldoende V250's zijn om tot frequentie-uitbreiding via de HSL-Zuid over te gaan. Dit alternatief komt tegemoet aan de wens om zo snel als mogelijk de frequentie op de HSL-Zuid te verhogen en de wens van NSR en goederenvervoerders om de Omklap samen te laten vallen met de jaarlijkse dienstregelingwijziging. Tevens sluit het goed aan op de marktvraag: het versterkt de bediening van de stadsgewestelijke en (inter)regionale markt, zonder dat dit ten koste gaat van de directe verbinding tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. Dit voornemen is in de vergadering van 27 januari 2011 met het LOCOV gedeeld.

## **6.2 Dordrecht – Roosendaal - Vlissingen**

### **6.2.1 Voorgenomen dienstregeling 2012**

HSA is voornemens ingaande dienstregeling 2012 de internationale trein Amsterdam – Brussel (Benelux) via de Hogesnelheidslijn te routeren.

Tussen Dordrecht en Roosendaal heeft de internationale trein Amsterdam – Brussel ook een belangrijke binnenlandse functie. Met het routeren van die trein via de HSL-Zuid zou tussen Dordrecht en Roosendaal de frequentie van de Intercity's van 2 keer per uur naar 1 keer per uur afnemen. Omdat NS dit niet wenselijk vindt, is in het BUP 2012 voorzien dat de huidige Intercity Amsterdam – Dordrecht verlengd wordt tot Intercity Amsterdam – Vlissingen. Omdat zowel de bestaande als de nieuwe Intercity Amsterdam – Vlissingen op alle stations tussen Roosendaal en Vlissingen zullen stoppen, krijgen al deze stations elk half uur een rechtstreekse IC verbinding van en naar de Randstad.

### ***Klanteffecten***

#### Positief:

- Van de halfuurdienst (Zeeland -) Roosendaal – Dordrecht en verder de Randstad in profiteren per dag ruim 10.000 reizen;
- Circa 1.800 in/uitstappers op de stations Arnhem, Rilland-Bath, Krabbendijke en Kapelle-Biezelinge profiteren van een frequentieverhoging naar 2 keer per uur.

#### Negatief:

- Voor de consequenties voor de internationale reizigers uit Den Haag, Roosendaal en Dordrecht naar België wordt verwezen naar overleg tussen consumentenorganisaties en het Ministerie van I&M;
- De reistijd naar Vlissingen wordt circa 8 minuten langer: de snelste verbinding van en naar de Randstad neemt voor circa 7.000 reizen per dag vanaf de Intercity stations Kruiningen-Yerseke, Goes, Middelburg, Vlissingen Souburg en Vlissingen qua reistijd toe met 2 tot 8 minuten.

### **6.2.2 Mogelijke latere start HSL-Zuid bediening - Internationaal**

HSA streeft er naar om per dienstregeling 2012 de internationale Fyra over de HSL-Zuid te rijden. Daarvoor is vanzelfsprekend voldoende V250 materiaal noodzakelijk. Op dit moment wordt ingeschat dat in april 2011 (wanneer de capaciteitsaanvraag bij ProRail moet worden ingediend) nog onvoldoende zekerheid zal zijn rondom de exacte V250 leveranties. Daarom is nagedacht over maatregelen om het dienstregelingsaanbod op peil te houden gedurende deze periode.

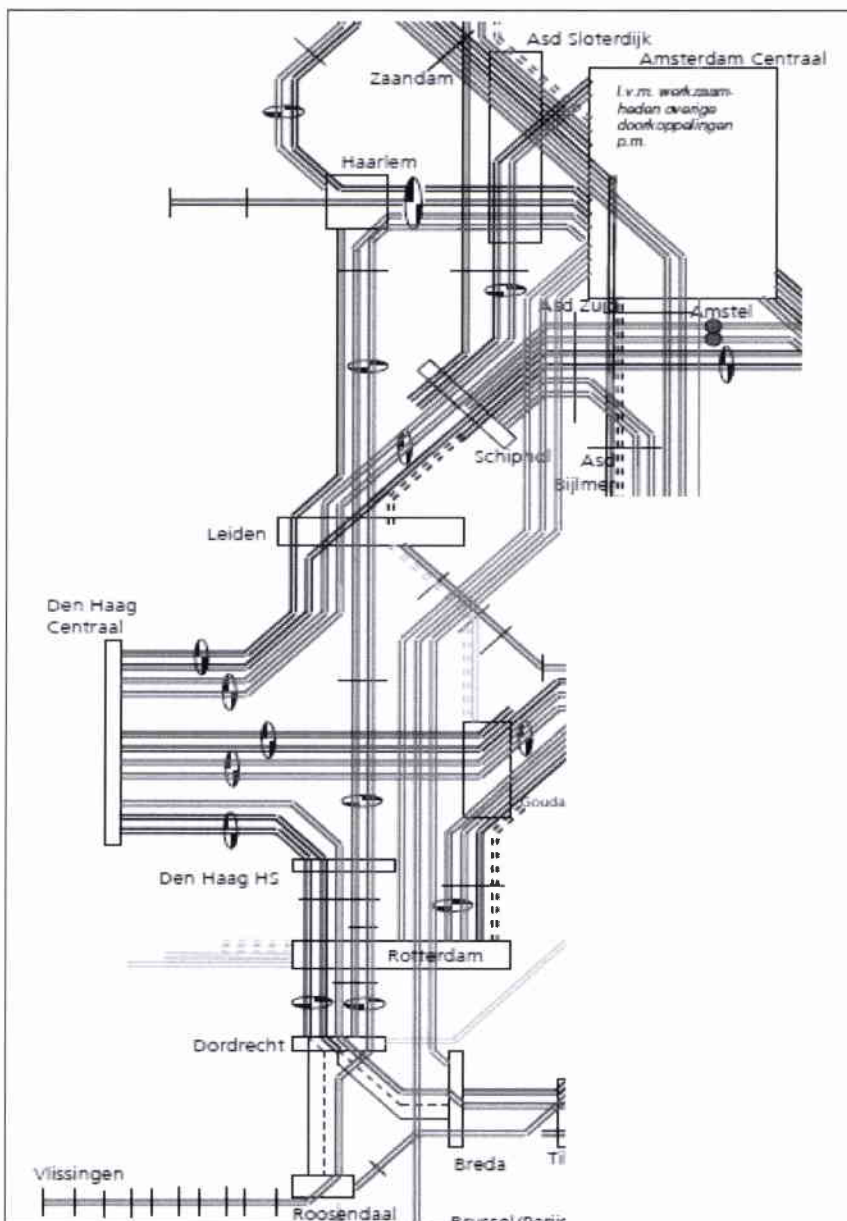
Zolang de internationale Fyra (de Benelux) niet over de HSL-Zuid rijdt, continueert NSR de treindienst ten zuiden van Dordrecht conform dienstregeling 2011. De omklap ten zuiden van Dordrecht wordt doorgevoerd wanneer er voldoende V250's zijn om de internationale Fyra via de HSL-Zuid te rijden. Dit alternatief komt tegemoet aan de wens om zo snel als mogelijk de frequentie op de HSL-Zuid te verhogen en de wens van NSR en goederenvervoerders om de Omklap samen te laten vallen met de jaarlijkse dienstregelingwijziging.

### 6.3 Consequenties Herontwerp Oude Lijn

De verbeteringen van het herontwerp Oude Lijn:

1. In het voorstel ontstaan er meer en betere overstapmogelijkheden tussen de Intercity's en de stadsgewestelijke railsystemen: op Rotterdam Blaak, Schiedam Centrum en Den Haag Laan van NOI stoppen 4 Intercity's per uur, alsook 4 Sprinters per uur. Waardoor een goede aansluiting op de metro respectievelijk RandstadRail wordt geboden.
2. Den Haag Centraal krijgt een betere ontsluiting onder andere richting de Amsterdamse Zuidas en een kwartierdienst per Intercity naar Schiphol.
3. Den Haag Centraal, Leiden en Flevoland krijgen rechtstreekse verbindingen via Amsterdam Zuidas.
4. Er ontstaan meer en betere kwartierdiensten, zowel in het Sprintersegment (Dordrecht – Den Haag Centraal/Den Haag Centraal – Haarlem: Stedenbaan) als in de Intercity-diensten (Dordrecht – Leiden – Haarlem – Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal – Leiden – Schiphol).

Deze verbeterde dienstregeling op de Oude Lijn zorgt voor extra reizigers, waardoor het doel wordt bereikt om per saldo meer klanten te trekken.



Figuur: Lijnvoering HSL-Zuid en Oude Lijn eindsituatie

Elke lijn representeert een uurdienst

Blauw = IC  
Rood = Sprinter  
Groen = NS Hispeed  
Grijs = Concessielijn

### 6.3.1 Lijnvoering

In genoemd optimalisatievoorstel rijden de volgende treindiensten op de Oude Lijn, zie ook figuur:

- 2 keer per uur Intercity Vlissingen (stopt tot en met Roosendaal op alle tussengelegen stations) - Dordrecht – Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal – Schiedam Centrum – Delft – Den Haag HS – Den Haag Laan van NOI – Leiden Centraal – Heemstede-Aerdenhout – Haarlem – Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centraal;
- 2 keer per uur Intercity Dordrecht – Rotterdam Blaak – Rotterdam Centraal – Schiedam Centrum – Delft – Den Haag HS – Den Haag Laan van NOI – Leiden Centraal – Heemstede-Aerdenhout – Haarlem – Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centraal;

Tussen Dordrecht en Amsterdam Centraal vormen bovenstaande treinseries een kwartierdienst;

- 2 keer per uur Intercity Den Haag Centraal – Den Haag HS – Delft – Rotterdam Centraal – Dordrecht – Breda – Venlo;
- 2 keer per uur Intercity Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Lelylaan – Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centraal;
- 2 keer per uur Intercity Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Schiphol – Amsterdam Zuid – Almere -Lelystad.

Tussen Den Haag Centraal en Schiphol vormen bovenstaande twee treinseries een kwartierdienst;

- 2 keer per uur stoptrein Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Schiphol – Amsterdam Zuid - Almere, stopt op alle tussengelegen stations;
- 2 keer per uur stoptrein Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Haarlem, stopt op alle tussengelegen stations;

Tussen Den Haag Centraal en Leiden Centraal vormen bovenstaande treinseries een kwartierdienst (Stedenbaan);

- 2 keer per uur Sprinter Den Haag Centraal – Rotterdam – Dordrecht door naar Roosendaal (spits 2x/u, dal 1x/u);
- 2 keer per uur Sprinter Den Haag Centraal – Rotterdam – Dordrecht door naar Breda (spits 2 keer per uur, dal 1 keer per uur);

Tussen Den Haag Centraal en Dordrecht vormen bovenstaande treinseries een kwartierdienst (conform Stedenbaan).

Knoop Leiden: in 2012 is de Hanzelijn nog niet gereed, en zijn er op Den Haag Centraal forse beperkingen in de beschikbaarheid van de infrastructuur. Binnen deze randvoorwaarden is een uitwerking gezocht en gevonden die helaas suboptimale overstapmogelijkheden op Leiden biedt.

### **Daguitwerking**

In principe rijden alle treinen in de gangbare bedrijfsuren, vergelijkbaar met dienstregeling 2010. 's Avonds en in delen van het weekend worden kwartierdiensten teruggebracht tot halfuurdiensten.

### 6.3.2 Lijnvoering op de corridor Den Haag Centraal – Schiphol en verder

Deze is in lijn gebracht met de toekomstvisie PHS (Programma Hoogfrequent Spoor).

In Ontwerp 2007 was voor de periode 2007 - 2012 voorzien dat de kwartierdienst Den Haag Centraal – Schiphol splitste in tweemaal per uur richting Amsterdam Centraal en 2 maal per uur richting Amsterdam Zuid / Amersfoort, inclusief de geïntegreerde Internationale Intercity van/ naar Berlijn. Omdat in 2013 de Hanzelijn in dienst wordt genomen, zal er een Intercity relatie ontstaan tussen Groningen- Almere – Schiphol – Den Haag Centraal. In de periode 2013 -2018 zal er kwartierverdichting noodzakelijk zijn tussen Almere en Amsterdam Zuid. Dit sluit aan op de kwartierdienst Den Haag Centraal – Schiphol – Amsterdam Zuid. Dit past, markttechnisch en corridorgewijs echter niet op het voorgenomen besluit conform Ontwerp 2007. In 2012 wil NSR een toekomstvaste dienstregelingwijziging inzetten. Uitwerking leert dat een kwartierdienst Den Haag Centraal- Amsterdam Zuid – Almere de toekomstvaste keuze is. De Intercity's vanuit Amersfoort, inclusief de in het binnenlandse net geïntegreerde Berlijntrein (Int 140), eindigen conform de huidige

dienstregeling in Schiphol. De eerder bedachte verlenging van deze treinseries inclusief de Berlijntrein via Schiphol naar Den Haag Centraal wordt niet uitgevoerd. Met NS Hispeed is overeenstemming voor wat betreft het niet doorrijden van de in de NSR Intercitydienst geïntegreerde Berlijntrein (Int 140) tussen Schiphol en Den Haag Centraal, conform de huidige dienstregeling.

## **7 Groei en milieu**

### **7.1 Beter productaanbod**

Dienstregeling 2012 betekent voor 97% van de huidige reizigers een dienstregeling met een vergelijkbare kwaliteit als in 2011 (maximaal 5% trager of sneller in gewogen reistijd).

Maximaal 1% van de huidige reizigers zal langer onderweg zijn (5% of meer in gewogen reistijd).

Ongeveer 2% van de huidige reizigers zal minstens 5% sneller reizen dan vandaag de dag.

Dit is nog exclusief de reistijdeffecten die bij de volledige exploitatie van de Hogesnelheidslijn zullen optreden.

### **7.2 Groei**

NSR wil, ten opzichte van 2011, in 2012 eenzelfde hoeveelheid treinen rijden (in treinkilometers) en de verwachting is dat ondanks de substitutie van NSR naar NS Hispeed er ongeveer 2% meer reizigerskilometers per trein gemaakt worden (dit omvat niet de groei bij NS Hispeed).

### **7.3 Milieu**

NS verwacht dat er in 2012 ongeveer 2% meer reizigerskilometers per trein worden afgelegd te opzichte van 2011. Dat komt neer op 300 miljoen extra reizigerskilometers. Een gedeelte van deze extra reizigerskilometers zouden anders per auto zijn afgelegd. De extra CO<sub>2</sub> uitstoot van deze reizigerskilometers per auto-alternatief zou ongeveer 18.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar zijn.

## 8 Bijlagen

(op verzoek:) Grafische weergave basisuurpatronen spits en dal

(op verzoek:) Grafische weergave basisspooropstellingen spits en dal

In de grafische weergaven zijn ook de treinen van andere vervoerders opgenomen, vanwege de samenhang met de NS-dienstregeling. Getoonde dienstregeling van andere vervoerders geeft niet noodzakelijkerwijs de meest recente stand weer, en er kunnen dan ook geen rechten aan ontleend worden.

