



## **Adviesaanvraag Dienstregeling 2010**

Bijlage bij brief CC\PALO-467

Basisuurpatronen en specificaties daguitwerking 2010

12 januari 2009



<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>5</b>
2.1	Sprinter en Intercity	5
<b>3</b>	<b>Groeien op het spoor</b>	<b>6</b>
3.1	Intercity Lelystad Centrum – Almere Centrum – Amsterdam Zuid – Schiphol	6
3.2	Twee snelle Intercity's en twee stoptreinen Zwolle – Groningen	7
<b>4</b>	<b>Productverbeteringen</b>	<b>9</b>
4.1	Leiden Centraal – Utrecht Centraal	9
4.2	Robuust Amersfoort	9
4.3	Robuust Amsterdam	11
4.4	Overige verbeteringen	13
<b>5</b>	<b>Stations</b>	<b>14</b>
5.1	Nieuwe stations	14
5.2	A2-station Best	14
<b>6</b>	<b>Werkzaamheden</b>	<b>15</b>
6.1	Onderhoudsrooster	15
6.2	Sleutelprojecten	15
6.3	Tunnel Nijverdal	15
<b>7</b>	<b>Wijzigingen in relatie tot introductie HSL</b>	<b>17</b>
7.1	Dordrecht - Roosendaal	17
7.2	HSL en Oude Lijn	17
7.2.1	Herontwerp Oude Lijn	17
7.2.2	Aanpassingen	18
7.2.3	Lijnvoering	19
7.2.4	Invoering	20
<b>8</b>	<b>Daguitwerking</b>	<b>21</b>
<b>9</b>	<b>Ter informatie</b>	<b>22</b>
9.1	Nachtelijk Schipholvervoer	22
<b>10</b>	<b>Groei en milieu</b>	<b>23</b>
10.1	Beter productaanbod	23
10.2	Groei	23
10.3	Milieu	23
<b>11</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>24</b>

# 1 Inleiding

In deze toelichting op de adviesaanvraag worden de wijzigingen (ten opzichte van dienstregeling 2009) in de basisuurpatronen (BUP) voor de NSR-dienstregeling 2010 beschreven en toegelicht. Waar de basisuurpatronen wijzigen wordt tevens toegelicht hoe de zogenaamde daguitwerking zal worden ingevuld. In de bijlagen zijn voor deze baanvakken tabellen opgenomen met alle relevante treindiensten. In de hoofdtekst worden eerste en laatste treinen aangegeven (voor zover van toepassing ook per dagsoort), en momenten waarin spits- en dalfrequentie van elkaar gaan afwijken. Separaat wordt nog ingegaan op situaties waarin de basisuurpatronen niet wijzigen, maar wel de daguitwerking ten opzichte van dienstregeling 2009 verandert.

## 1.1 Aanleiding

Het aantal reizigers dat per trein reist, is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Na hoge groeipercentages op het Hoofdrailnet in 2005, 2006 en 2007 stevenen we in 2008 weer af op een groei van naar verwachting ruim 3,5%. Ook voor 2009 voorziet NS groei. De groeiverwachting voor 2009 en daarna wordt overigens wel snel onzekerder omdat deze samenhangt met de recent ingezette economische teruggang. De afgelopen jaren manifesteerde de groei zich vooral in de Randstad, in 2008 zit de hoogste groei vooral op de belangrijke Intercityverbindingen. Het succes van de doorgevoerde wijzigingen in het huidige dienstregelingontwerp vraagt om een vervolg in 2010, want NS wil blijvend meer klanten aan zich binden.

De voorgenomen wijzigingen per dienstregeling 2010 zijn gericht op het verbeteren van het vervoersaanbod, zodat nog meer klanten voor de trein kiezen. Een aantal voorstellen is in samenwerking met het ministerie van Verkeer & Waterstaat (V&W) ontwikkeld in het kader van het actieplan 'Groeï op het Spoor'. Onderdeel van het actieplan is om door middel van startsubsidies extra reismogelijkheden aan te bieden.

Tot slot heeft NSR ook noodzakelijke aanpassingen als gevolg van werkzaamheden opgenomen die gedurende het dienstregelingsjaar 2010 structureel van aard zijn in het dienstregelingsontwerp opgenomen.

### *Algemeen voorbehoud*

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 2010.

## 1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt eerst ingegaan op het ontwerpproces en de uitgangspunten. Hoofdstuk 3 gaat in op de uitbreidingen van de treindienst die invulling geven aan de groeiambities van NSR en Kabinet uit het actieplan 'Groeï op het Spoor', verbeteringen van het bestaande product komen in hoofdstuk 4 aan de orde. Bij deze verbeteringen zijn snelheid en betrouwbaarheid sleutelwoorden. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de bediening van nieuwe stoptreinstations en tijdelijke IC-haltes. Consequenties van reguliere en grootschalige werkzaamheden passeren in hoofdstuk 6 de revue. Wijzigingen die samenhangen met de uitbreiding van de exploitatie op de hogesnelheidslijn zijn opgenomen in hoofdstuk 7.



In hoofdstuk 8 zijn aanpassingen van de daguitwerkingen opgenomen die om andere redenen dan de aanpassing van de dienstregelingsstructuur zijn ontstaan. Hoofdstuk 9 is ter informatie. Dit betreffen NSR-treindiensten op het Hoofdrailnet die niet adviesplichtig zijn. Tenslotte wordt in hoofdstuk 10 belicht wat de effecten van de dienstregeling 2010 zijn voor de reizigersgroei en het leefmilieu.

Bij alle voorstellen staat een toelichting over de klant-effecten. Elke paragraaf wordt tevens afgesloten met de voor de voorgestelde structuurwijziging bijbehorende daguitwerking (vroeg/late treinen).

## 2 Proces en uitgangspunten

De projecten uit dienstregelingsontwerp 2010 zijn gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als dienstregelingsontwerpen 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 en andere nieuwe infrastructuur.

NSR heeft de projecten voor 2010 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 dienstregelingswijzigingen 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.

### 2.1 Sprinter en Intercity

In principe verdwijnt in de loop van 2010 de term sneltrein. Alle snelle verbindingen op het hoofdrailnet vallen dan binnen de Intercity-formule. De laatste sneltreinen op de Oude Lijn zullen medio 2010 gelijktijdig met het herontwerp van de lijnvoering Oude Lijn/HSL overgaan in de treinformule Intercity.

Met de komst van nieuw en vernieuwd Sprintermaterieel zal ook in 2010 de Sprinterformule verder uitgerold worden, en stapsgewijs de stoptreinen vervangen. Omdat op dit moment de materieelinzet niet in detail vastligt, is nog niet zeker op welke lijnen in 2010 Sprinters gaan rijden. Soms lopen daarom de termen Sprinter en stoptrein door elkaar in deze rapportage.

## 3 Groeien op het spoor

Sinds enige tijd werken het ministerie van Verkeer & Waterstaat (V&W) en NS aan het Actieplan Groeien op het spoor. Het kabinet heeft de doelstelling om de komende jaren 5% extra treinreizigers per jaar aan te trekken. Om die reden wil V&W financiële middelen aan NS ter beschikking stellen om extra treindiensten te introduceren, die zonder die middelen verlieslaten zouden zijn. NS stelt voor om alleen extra treindiensten te introduceren, waarvan NS verwacht de deze op lange termijn voldoende rendement opleveren. Immers, niemand is erbij gaat dat NS deze treindiensten zou opheffen op het moment dat V&W geen financiële middelen meer ter beschikking stelt. Een mooie kans om productverbeteringen die al in de nabije toekomst zijn voorzien financieel verantwoord versneld in te voeren per dienstregeling 2010. De voorstellen zijn deels ontstaan in Samenwerking met regionale overheden.

### *Voorbehoud*

NS zal onderstaande voorstellen pas definitief doorvoeren nadat het ministerie van Verkeer & Waterstaat de subsidieverlenging heeft toegezegd.

### 3.1 Intercity Lelystad Centrum – Almere Centrum – Amsterdam Zuid – Schiphol

Flevoland is een belangrijke groeimarkt voor het treinvervoer. Over enkele jaren wordt de spoorlijn door Flevoland als Hanzelijn doorgetrokken naar Zwolle, en zullen er ook meer treinen door Flevoland gaan rijden.

Vooruitlopend op de Hanzelijn verbinding, in lijn met regionale wensen en vanuit de mogelijkheden van het actieplan "Groeien op het spoor" zal al in 2010 tweemaal per uur een Intercityverbinding tussen Schiphol en Lelystad gaan rijden, met stops te Amsterdam Zuid, Duivendrecht, Almere Centrum en Almere Buiten.

Deze uitbreiding van de treindienst noodzaakt om zowel vanuit logistieke als bedrijfseconomische redenen de stoptrein Hoofddorp – Lelystad in te korten tot Almere Oostvaarders. Tussen Almere Oostvaarders en Lelystad biedt NSR geen rechtstreekse treinverbinding; reizigers op die verbinding zullen via Almere Buiten moeten reizen.

De Intercity Utrecht – Hilversum – Almere Oostvaarders wordt ingekort tot Almere Centrum. Reizigers uit Almere Buiten richting Utrecht stappen in Almere Centrum over –bij een ongeveer gelijkblijvende reistijd.

De verbinding Lelystad Centrum – Hilversum (met overstap Almere Centrum conform huidige situatie) wordt circa 10 minuten sneller.

Op dit moment studeert NSR nog op de uitwerking van het keren en opstellen van de nieuwe treindienst Lelystad Centrum – Schiphol op emplacement Hoofddorp. De opstelcapaciteit op Hoofddorp is schaars. De verwachting is echter dat een uitwerking gevonden wordt die geen inperking van de treindienst gaat opleveren. Eén van de zoekrichtingen hierbij is om de Internationale trein Berlijn – Schiphol per december 2009 al door te trekken naar Den Haag Centraal, in plaats van op te stellen op Hoofddorp. Hiermee wordt een eerste stap gezet richting het herontwerp Oude Lijn (voorzien medio 2010, zie hoofdstuk 7.2).

Deze Internationale treindienst, die zeven keer per dag rijdt, zal wegens logistiek-infrastructurele beperkingen niet kunnen stoppen op station Leiden Centraal. Als medio 2010 het herontwerp Oude Lijn wordt doorgevoerd, zal deze Internationale trein wel gaan stoppen op Leiden Centraal, als geïntegreerd onderdeel van de Intercity-treindienst Hengelo – Amersfoort – Schiphol – Den Haag Centraal.

### **Klanteffecten**

Positief:

- 22.000 reizen per dag krijgen een snelle rechtstreekse verbinding tussen de stations in Flevoland en Duivendrecht, Amsterdam Zuid en Schiphol;
- 800 reizen per dag krijgen een snellere verbinding tussen Lelystad en stations in het Gooi en Utrecht

Negatief:

- 1.400 reizen uit Lelystad hebben geen rechtstreekse stoptrein meer met de stoptreinstations Almere Oostvaarders, -Parkwijk, -Muziekwijk, Weesp, Diemen Zuid, Amsterdam RAI, Hoofddorp

Per saldo is de verwachting dat er 1.850 extra treinreizen per dag gemaakt gaan worden.

***Daguitwerking***Eerste treinen

Van maandag t/m vrijdag vertrekken van Lelystad vanaf 6.30 uur twee treinen per uur naar Schiphol, op zaterdag wordt gereden vanaf 8.30 uur.

Vanaf Schiphol rijden de eerste treinen van maandag t/m vrijdag vanaf 7.06 uur, op zaterdagen vanaf 8.06 uur.

Laatste treinen

De laatste treinen vertrekken uit Lelystad om 19.30 uur (maandag t/m zaterdag), van Schiphol vertrekt de laatste trein om 19.36 uur (maandag t/m zaterdag) naar Lelystad.

Uitdunning

Op zondag wordt deze serie niet gereden, op de overige dagen wordt gereden tot ongeveer 20.00 uur. In de gevallen dat deze serie niet rijdt, rijdt de Sprinter Hoofddorp – Almere Oostvaarders door van/naar Lelystad.

**3.2 Twee snelle Intercity's en twee stoptreinen Zwolle – Groningen**

Zowel de regionale als landelijke politiek hechten aan een goede bereikbaarheid van de landsdelen. Met de komst van de Hanzelijn zal tussen de Randstad en noord Nederland een beter product ontstaan.

Door op werkdagen de huidige stoppende Intercity om te zetten in een echte snelle Intercity en de stopfunctie in te vullen met een 'echte' Sprinter wordt de reistijd van de Randstad naar Groningen v.v. verbeterd. Er ontstaat dan op werkdagen op dit traject een marktgerichte treinbediening met 2 snelle Intercity's en 2 Sprinters per uur.

Om een maximale reistijdwinst van de Intercity te kunnen incasseren, is het noodzakelijk zo snel mogelijk een inhaalvoorziening voor goederentreinen te realiseren.

Op zaterdag en zondag blijven conform de huidige situatie 3 treinen per uur rijden tussen Zwolle en Groningen.

***Klanteffecten***Positief

- Per werkdag profiteren 12.000 reizen van een halfuurdienst van snelle Intercity's (in plaats van 1x snel, 1x stop);
- Per werkdag profiteren 4.200 reizen van een gelijkmatige verdeling over het uur van de bediening van de stopstations in plaats van ongelijke intervallen;
- Per werkdag profiteren 5.600 reizen van en naar Assen en Groningen van een frequentieverhoging van drie keer per uur naar vier keer per uur.



### Negatief

- 1.400 stoptreinreizigers per werkdag moeten in Zwolle overstappen richting Amersfoort en verder.

Per saldo verwacht NSR door deze voorstellen 300 extra reizen per werkdag te trekken.

### ***Daguitwerking***

De frequentieverhoging wordt in principe op werkdagen de gehele dag geboden. Bij opstart en einde dienst nemen enkele Intercity's de functie van de stoptrein over, zie tabel in de bijlage.





## 4 Productverbeteringen

Op een aantal plaatsen verbetert NSR de bestaande dienstregeling: het bestaande product wordt versneld, of er wordt een ontwerp gemaakt dat een robuustere dienstregeling met een betrouwbaardere uitvoering oplevert.

### 4.1 Leiden Centraal – Utrecht Centraal

NS gaat er bij de capaciteitsaanvraag van uit dat in 2010 steeds meer goederentreinen de Betuweroute zullen gaan gebruiken, in ieder geval op de route Rotterdam – Utrecht – Arnhem - Duitsland. Als dat niet het geval zal is, zullen onderstaande verbeteringen voor de reizigersdienst niet of pas later ingevoerd kunnen worden.

Door het herrouteren van de goederentrein Rotterdam – Utrecht – Arnhem naar de Betuweroute zal de Intercity van Leiden naar Utrecht *alleen in oostelijke richting* geen hinder meer ondervinden van een goederentrein tussen Woerden en Utrecht. De reistijd van Leiden naar Utrecht zal daardoor met 3 minuten afnemen.

#### **Klanteffecten**

##### Positief

Per saldo zijn 6.000 reizen 3 minuten sneller

##### Negatief

Er zijn geen negatieve klanteffecten

Op andere trajecten en knooppunten, onder andere Utrecht en Arnhem, zal het verdwijnen van goederentreinen tot een betere uitgangssituatie voor een hoge punctualiteit gaan leiden.

#### **Daguitwerking**

Alle de vertrektijden te Woerden en aankomsttijden te Utrecht wijzigen; het aantal treindiensten blijft gelijk ten opzichte van 2009.

### 4.2 Robuust Amersfoort

De komst van extra ConneXXion treinen op de Valleilijn (Ede-Wageningen-Amersfoort) zet de punctualiteit van knoop Amersfoort, en daarmee van de hele noordoost-corridor, onder druk. Door onder andere de toegevoegde spits-Intercity naar Deventer een kwartier te schuiven en vast te maken aan de Intercity van en naar Rotterdam in plaats van Amsterdam, zullen de treinbewegingen op het emplacement Amersfoort evenwichtiger over het uur verdeeld worden.

De Intercity uit Amsterdam Centraal zal van en naar Amersfoort Schothorst gaan rijden. Schiphol, Amsterdam Zuid en Duivendrecht behouden hun rechtstreekse Intercity met Deventer – Enschede. Daarnaast zullen ook perronsporen en vertrektijden worden aangepast. Per saldo zal een robuustere dienstregeling van en naar Amersfoort ontstaan, met aantrekkelijke verbindingen en betere frequentieverdelingen voor de reizigers.

Opgemerkt moet worden dat de Intercitystops te Amersfoort Schothorst noodzakelijk zijn vanuit logistieke overwegingen: de trein kan niet op het emplacement Amersfoort keren, maar wijkt uit naar het nabijgelegen keerspoor te Schothorst. Het aantal in- en uitstappers op Amersfoort Schothorst is onvoldoende om een Intercity-stop te rechtvaardigen; 4 stoptreinen per uur volstaan.



NSR geeft echter de voorkeur een theoretisch lege rangeerbeweging Amersfoort – Amersfoort Schothorst open te stellen voor reizigers, die daardoor van extra, rechtstreekse verbindingen kunnen profiteren.

Zodra de logistieke uitwerking geen of andere rangeerbewegingen vereist, zal de Intercityverbinding Amersfoort Schothorst – Amsterdam weer opgeheven kunnen worden (zoals de Intercityverbinding Amersfoort Schothorst – Rotterdam in dit voorstel komt te vervallen).

### **Klanteffecten**

#### Positief

- 9.560 reizen profiteren van een betere verdeling over het uur (17/13-interval) tussen Deventer en Amersfoort in spits;
- 4.710 reizen profiteren van een rechtstreekse verbinding in de spits tussen enerzijds Deventer – Apeldoorn en anderzijds Utrecht, Gouda en Rotterdam;
- 735 reizen profiteren van een rechtstreekse verbinding tussen enerzijds Amersfoort Schothorst en anderzijds Hilversum en Amsterdam Centraal;
- In daluren verbetert voor 190 reizen de overstap van en naar de stoptrein Apeldoorn – Zutphen.

#### Negatief

- voor 1.740 reizen vervalt de rechtstreekse verbinding tussen Deventer en Apeldoorn enerzijds en anderzijds Hilversum en Amsterdam Centraal;
- voor 2.050 reizen vervalt de snelle verbinding tussen Amersfoort Schothorst en Utrecht en/of de rechtstreekse verbinding tussen Amersfoort Schothorst enerzijds en Gouda en Rotterdam anderzijds.

Per saldo wordt er 3.200 keer per dag minder overgestapt in Amersfoort.

Er wordt per saldo een groei verwacht van 275 extra reizen/dag

### **Daguitwerking**

#### Eerste treinen

*Rotterdam Centraal – Amersfoort v.v.*

- Tussen Rotterdam Centraal en Amersfoort treden geen substantiële veranderingen op.

*Amersfoort – Deventer.*

- In een aantal gevallen wordt doorgereden van/naar Deventer. Dit gebeurt op die momenten dat de reguliere IC treinen tussen Amersfoort en Deventer naar verwachting onvoldoende capaciteit bieden om het reizigersaanbod goed te kunnen verwerken.
- De toegevoegde treinen rijden tussen Amersfoort en Deventer in combinatie met de reguliere Intercity's een kwartierdienst. Ten opzichte van dienstregeling 2009 gaan ze in een meer regelmatig patroon rijden.
- Van maandag t/m vrijdag wordt van Amersfoort naar Deventer een toegevoegde halfuurdienst gereden van 6.33 uur t/m 10.03 uur, op zaterdag wordt extra gereden van 8.03 uur t/m 10.03 uur.  
Op zondagen kunnen de reguliere Intercity's beter afgestemd worden op het reizigersaanbod, waardoor extra rijden niet nodig is.

*Amsterdam Centraal – Amersfoort v.v.*

- Ook verandert het aanbod niet ten opzichte van dienstregeling 2009.

*Amersfoort – Amersfoort Schothorst.*

- Als gevolg van de patroonaanpassing gaan treinen 17 minuten vroeger rijden. Dat heeft tot gevolg dat de eerste treinen van maandag t/m zaterdag in deze relatie op alle dagen ook 17 minuten eerder rijden.

In dienstregeling 2009 startte de eerste trein op zondag om 12.21 uur, in dienstregeling 2010 wordt dat 8.04 uur.

*Amersfoort Schothorst - Amersfoort.*

- Het patroon schuift t.o.v. dienstregeling 2009 19 minuten naar achter. Dat houdt in dat de eerste treinen van maandag t/m zaterdag in 2010 ook 19 minuten later gaan vertrekken. (Voor de klant biedt de stoptrein Zwolle – Amersfoort 4 minuten later een alternatief). De eerste trein op zondag gaat om 8.23 uur vertrekken (in dienstregeling 2009 is dat 11.04 uur)

Laatste treinen*Rotterdam Centraal – Amersfoort v.v.*

- Ook de laatste treinen tussen Rotterdam Centraal en Amersfoort wijzigen niet wezenlijk.

*Amersfoort – Deventer v.v.*

- Van maandag t/m vrijdag rijden twee maal per uur extra treinen van Deventer naar Amersfoort, van 16.19 uur t/m 19.19 uur. Op zaterdag en zondag wordt extra gereden van 16.19 uur t/m 18.19 uur.

*Amsterdam Centraal – Amersfoort v.v.*

- Verandert, behoudens aangepaste patroontijden, niet ten opzichte van dienstregeling 2009.

*Amersfoort – Amersfoort Schothorst.*

- In dienstregeling 2009 rijdt de laatste trein in serie om 21.51 uur, in dienstregeling 2010 wordt dat 0.04 uur.

*Amersfoort Schothorst - Amersfoort.*

- In dienstregeling 2009 rijdt de laatste trein in serie om 21.04 uur, in dienstregeling 2010 wordt dat 0.23 uur.

Uitdunning*Rotterdam Centraal – Amersfoort v.v.*

- Op zondag gaat de eerste trein in deze relatie een half uur eerder van Amersfoort naar Rotterdam Centraal (11.11 uur in plaats van 11.41 uur).

*Amersfoort – Deventer v.v.*

- Tussen Amersfoort en Deventer en v.v. rijdt in dienstregeling 2009 een aantal treinen welk niet strikt noodzakelijk is op grond van de vervoersomvang. In die gevallen is sprake van het overbrengen van materieel en personeel naar het startpunt van een wel noodzakelijke trein, meestal in de tegenovergestelde richting. Deze treinen zijn ook opengesteld voor reizigers. In hoeverre die treinen terugkomen in dienstregeling 2010 is pas te zeggen na uitwerking van de materieel-inzetplannen.

*Amersfoort – Amersfoort Schothorst v.v.*

- In dienstregeling 2010 rijden er meer treinen tussen deze stations; op zondag wordt eerder opgestart, in de avond wordt langer doorgereden.

### 4.3 Robuust Amsterdam

Met de extra treindiensten uit 2009 en 2010 (twee keer per uur extra treinen van/naar Haarlem, twee keer per uur extra Sprinters van/naar Breukelen, ingroei NS-Hispeed-treindiensten) komt een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling onder druk te staan. Om toch een robuuste en daarmee beheersbare dienstregeling mogelijk te maken, stelt NS een aantal maatregelen voor om de spoorbezetting Amsterdam robuust te maken. NS wil verschillende corridors/richtingen "ontvlechten" en afwikkelen via 'eigen' perronsporen, de vertrektijden van sommige treinseries wijzigen, en bepaalde doorverbindingen 'over' Amsterdam veranderen. Een aantal Intercity's zal daardoor sneller rijden tussen de knopen, en een aantal door de klant gewenste rechtstreekse verbindingen worden gerealiseerd. In Uitgeest en Breukelen zullen voor sommige reizigers langere overstaptijden ontstaan.



Voornemens Robuust Amsterdam:

- alle treinen uit de richting Breukelen/Utrecht gaan nu als corridor richting Alkmaar/Uitgeest:
  - o Intercity's Utrecht (ev) – Alkmaar (ev)
  - o de stoptrein Rhenen – Breukelen rijdt in de spits door naar Amsterdam Centraal, vanaf daar als stoptrein naar Uitgeest. Deze stoptrein kan helaas niet stoppen op Amsterdam Muiderpoort (wél op Amsterdam Amstel, nieuw ten op zichte van dienstregeling 2009)
  - o de stoptrein uit Rotterdam via Breukelen rijdt verder als stoptrein naar Uitgeest.
  - o De huidige doortrek van de sprinters uit de richting Amersfoort naar Uitgeest vervalt hiermee
  - o de sprinter uit de richting Almere Oostvaarders gaat op basis van de huidige uitwerking door richting Schiphol (klanteffect neutraal)
- Door een iets gewijzigde tijdligging van de stoptrein Amsterdam Centraal – Woerden - Rotterdam Centraal ontstaan ook op het traject Rotterdam – Woerden mogelijkheden tijden aan te passen en treindiensten te versnellen, waardoor ook de Intercity's tussen enerzijds Utrecht en anderzijds Den Haag en Rotterdam sneller worden.
- Op het traject Haarlem – Amsterdam Centraal veranderen de vertrek- en aankomsttijden: deze aanpassing is noodzakelijk om alle treinen vanuit en naar Haarlem in Amsterdam Centraal op twee eigen perronsporen te brengen, en niet te mengen met andere richtingen. Tevens ligt er een relatie met de "omklap" Oude Lijn, zie hoofdstuk 7.

### **Klanteffecten**

#### Positief

- 14.000 reizen per dag profiteren van snellere verbinding uit Noord-Holland naar Amsterdam Centraal met serie 3000;
- 8.000 reizen per dag profiteren van snellere verbinding uit Utrecht naar Amsterdam Centraal met serie 3000;
- 2.700 doorgaande reizen met de stoptrein uit de richting Uitgeest in de richting Woerden zijn tot 5 minuten sneller;
- 1.500 doorgaande reizen met de stoptrein uit de richting Uitgeest hebben in de spits een rechtstreekse kwartierdienst naar de stations Amsterdam Amstel t/m Breukelen
- 67.700 reizen in stoptreinen en Intercity's op de corridor Rotterdam/Den Haag – Gouda – Woerden en v.v. profiteren van 1 tot 3 minuten reistijdversnelling.

#### Negatief

- 3.600 reizen tussen Noord-Holland en Amsterdam Amstel en tussen Amsterdam Sloterdijk en Utrecht zijn 2 minuten langer onderweg met serie 3000;
- 1.600 overstappers in Uitgeest (richting Beverwijk richting Zaandam en overstap sneltrein – stoptrein) krijgen een ongeveer 10 minuten langere overstap;
- 3.750 reizen tussen de stoptrein uit de richting Amersfoort op de richting Uitgeest krijgen een overstap

### **Daguitwerking**

De maatregelen hebben geen effect op het treinaanbod, alleen vertrek- en aankomsttijden kunnen enkele minuten wijzigen.



#### **4.4 Overige verbeteringen**

De uitwerking van dienstregelingsontwerp 2010 waarop deze adviesaanvraag is gebaseerd, is gereed gekomen voorafgaand aan de start van dienstregeling 2009. NS zal de eerste weken/maanden van 2009 de praktijk van de dienstuitvoering intensief monitoren. Mogelijk leert de praktijk van de dienstuitvoering in de eerste maanden van 2009 dat er een aantal onderdelen van de ontworpen dienstregeling 2009 beter of anders moet worden uitgewerkt, om een robuust, klantattractief treinproduct te kunnen bieden. Deze wijzigingen worden in dienstregelingsontwerp 2010 opgenomen, en in urgente gevallen wellicht zo snel mogelijk in 2009 doorgevoerd.

NSR wil deze verbeteringen opnemen in de capaciteitsaanvraag 2010 die in april ProRail wordt aangeboden. Uiteraard zullen dergelijke wijzigingen zo nodig ook aan het LOCOV ter advies worden aangeboden, in aanvulling op deze notitie.

Onder andere de kwaliteit van de uitvoering van de treindienst op en rondom de stations Schiphol en 's Hertogenbosch wordt de eerste maanden van 2009 gemonitord.

## 5 Stations

### 5.1 Nieuwe stations

De nieuwe stations Sassenheim, Maarheeze en Amsterdam Science Park passen in dienstregelingsontwerp 2010. 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 Leiden – Schiphol, Maarheeze tweemaal per uur door de stoptrein Eindhoven – Weert, en Amsterdam Science Park tweemaal per uur door de stoptrein Amsterdam Centraal – Almere Oostvaarders (NB: de stoptrein Amsterdam Centraal – Amersfoort zal niet stoppen te Amsterdam Science Park, conform de afspraken met de regionale overheden).

#### ***Klanteffecten***

##### Positief

- Maarheeze 700 nieuwe in/uitstappers per dag,
- Sassenheim 1.050 nieuwe in/uitstappers per dag,
- Amsterdam Science Park 1.000 nieuwe in/uitstappers per dag

##### Negatief

- stop in Maarheeze: 1.200 reizen per dag ca 2 minuten langer onderweg;
- stop in Sassenheim: 12.000 reizen per dag circa 2 minuten langer onderweg;
- stop in Amsterdam Science Park: 7.200 reizen per dag circa 2 minuten langer onderweg

### 5.2 A2-station Best

Om voldoende vervoersalternatieven te bieden bij de werkzaamheden op de A2 is door V&W, ProRail en NS gezocht naar een mogelijkheid om nabij de snelweg én goede parkeer- en overstapmogelijkheden te bieden én de treindienst daarvoor uit te breiden. Daarom is als tijdelijke situatie station Best sinds medio 2008 2x per uur opgenomen in de IC-verbinding Eindhoven – Utrecht. In principe loopt het contract af in april 2010. Echter, de werkzaamheden zullen naar alle waarschijnlijkheid uitlopen, en NSR wil daarom ook het contract over de Intercity-bediening van station Best verlengen.

## 6 Werkzaamheden

### 6.1 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 2010 veel zal lijken op het onderhoudsrooster 2009. Desondanks vraagt NSR wederom alle reguliere treinen aan in capaciteitsaanvraag bij ProRail, om het maximaal haalbare resultaat te bereiken voor de klant. In de bijlagen is een overzicht te vinden van treinen die in 2009 gesaneerd zijn ten bate van het onderhoudsrooster. NSR zal deze treinen in 2010 wel aanvragen, maar die zullen waarschijnlijk wederom sneuvelen bij de toedeling van het onderhoudsrooster 2010.

### 6.2 Sleutelprojecten

Om werkzaamheden mogelijk te maken in het kader van de zogenaamde Nieuwe SleutelProjecten ("NSP's") te Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal en Arnhem zijn ook al in eerdere dienstregelingen minutenwijzigingen doorgevoerd en vertrek- en aankomstsporen gewijzigd. Ook in dienstregelingsontwerp 2010 lopen deze werkzaamheden door en zijn aanpassingen te verwachten.

Met name de NSP-werkzaamheden te Utrecht Centraal levert beperkingen op aan de dienstregeling: in 2009 is mede daarom het veranderen van de treindienst Arnhem – Den Haag naar Arnhem – Schiphol noodgedwongen enkele jaren vervroegd.

Op de overige stations is niet direct een structurele aanpassing van de dienstregeling noodzakelijk, maar wel staat op die stations de punctualiteit onder druk en zijn er minder tot geen mogelijkheden voor bijsturing.

### 6.3 Tunnel Nijverdal

Ingaande december 2009 starten werkzaamheden aan een tunnel in Nijverdal, waardoor bijna 3 jaar lang geen treinverkeer door Nijverdal mogelijk is. De treindienst Enschede – Zwolle wordt geknipt in een treindienst tussen Enschede en Nijverdal en een treindienst tussen het tijdelijke station Nijverdal West en Zwolle. Tussen Nijverdal en Nijverdal West komt vervangend busvervoer, en op de omreisroute via Deventer wordt extra materieel ingezet.

#### ***Klanteffecten***

##### Positief

-

##### Negatief

- 3.400 tot 3.800 reizen per dag zullen omreizen via Deventer. Tot 400 reizen per dag zullen per bus tussen Nijverdal en Nijverdal-West gaan reizen.

Per saldo verwacht NSR dat tijdens deze werkzaamheden ruim 600 reizen per dag niet meer per trein gemaakt zullen worden.



## **Daguitwerking**

### Eerste treinen

*Zwolle – Nijverdal West:* van maandag t/m vrijdag worden twee vroege treinen toegevoegd:  
Zwolle vertrek respectievelijk om 5.06 en 5.36 uur.

Op zondag rijden ook treinen om 8.06, 9.06 en 10.06 uur.

*Nijverdal – Enschede:* van maandag t/m vrijdag worden twee vroege treinen toegevoegd, een trein Nijverdal (vertrek 5.31 uur) naar Hengelo, en een trein Nijverdal (vertrek 6.01 uur) naar Wierden.

Op zondag worden drie treinen Nijverdal – Hengelo toegevoegd, in Nijverdal vertrekkend resp. 8.31, 9.31 en 10.31 uur.

*Enschede – Nijverdal:* geen mutaties in de dienstregeling van startende treinen.

*Nijverdal West – Zwolle:* geen mutaties in het treinaanbod op de verschillende dagen

### Laatste treinen

*Zwolle – Nijverdal West:*

*Nijverdal – Enschede:* in de avond wordt 1 late trein toegevoegd tussen Nijverdal en Wierden.  
Deze trein vertrekt om 0.31 uur uit Nijverdal.

*Enschede – Nijverdal:* in de avond worden twee late treinen toegevoegd tussen Wierden en Nijverdal. Aankomst te Nijverdal respectievelijk 0.28 en 0.58 uur.

*Nijverdal West – Zwolle:* geen mutaties in het treinaanbod op de verschillende dagen

### Uitdunning

*Nijverdal – Enschede:* op zondag wordt één trein Nijverdal (vertrek 9.01 uur) opgeheven.

*Zwolle – Nijverdal West:* op zondag vervalt de trein van 8.36 uur van Zwolle naar Nijverdal West.



## 7 Wijzigingen in relatie tot introductie HSL

Onderstaande wijzigingen zijn reeds in eerdere Adviesaanvragen met u gedeeld. Planning was dat deze voorstellen najaar 2009 geïmplementeerd zouden zijn. De huidige verwachting is dat ze medio 2010 ingevoerd gaan worden.

### 7.1 Dordrecht - Roosendaal

De planning is dat voorjaar 2010 de internationale trein Amsterdam – Brussel via de Hogesnelheidslijn gerouteerd wordt.

Tussen Dordrecht en Roosendaal heeft de internationale trein Amsterdam – Brussel ook een belangrijke binnenlandse functie. Met het routeren van die trein via de HSL 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 2010 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:

- Tussen Rotterdam – Den Haag – Schiphol – Amsterdam neemt het aantal snelle treinen (IC of internationaal) af. Op alle deeltrajecten blijven minimaal 4 keer per uur Intercitytreinen rijden. Voor de consequenties voor de internationale reizigers uit Den Haag, Roosendaal en Dordrecht naar België wordt verwezen naar overleg tussen consumentenorganisaties en Hispeed;
- 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.

#### ***Daguitwerking***

Naast de hierboven al beschreven effecten, treden er verder geen wijzigingen op in de daguitwerking van deze serie.

### 7.2 HSL en Oude Lijn

In Ontwerp 2007 was reeds een eindbeeld geschetst voor de dienstregeling gebaseerd op een volledige HSL-exploitatie. Volgens de huidige planning zal in medio 2010 de frequentie van de treindiensten op de HSL conform het eindbeeld zijn.

#### **7.2.1 Herontwerp Oude Lijn**

Met de komst van de volledige Hispeed-treindienst, is het niet meer mogelijk om op de Oude Lijn (de traditionele lijn Amsterdam – Leiden – Den Haag - Rotterdam) de bestaande dienstregeling te handhaven.

De capaciteit van de infrastructuur op de zogenaamde samenloopbaanvakken (Amsterdam Centraal – westtak - Schiphol, Rotterdam Centraal – Willemspoortunnel – Rotterdam Lombardijen en emplacement Breda) is onvoldoende om zowel de hogesnelheidstreinen als het traditionele reizigers- en goederenvervoer op een kwalitatief afdoende wijze in te passen. De vervoerders zijn dan ook genoodzaakt om de huidige dienstregeling op die baanvakken aan te passen. NS wil van de nood een deugd maken door de lijnvoering op de Oude Lijn meteen te optimaliseren, gegeven de treindiensten op de HSL. NS wil met deze optimalisatie een dienstregeling bereiken die per saldo (NS Hispeed + NSR) méér treinreizigers trekt dan het ongewijzigd naast elkaar voort laten bestaan van de huidige NSR-dienstregeling en de dienstregeling van NS-Hispeed.

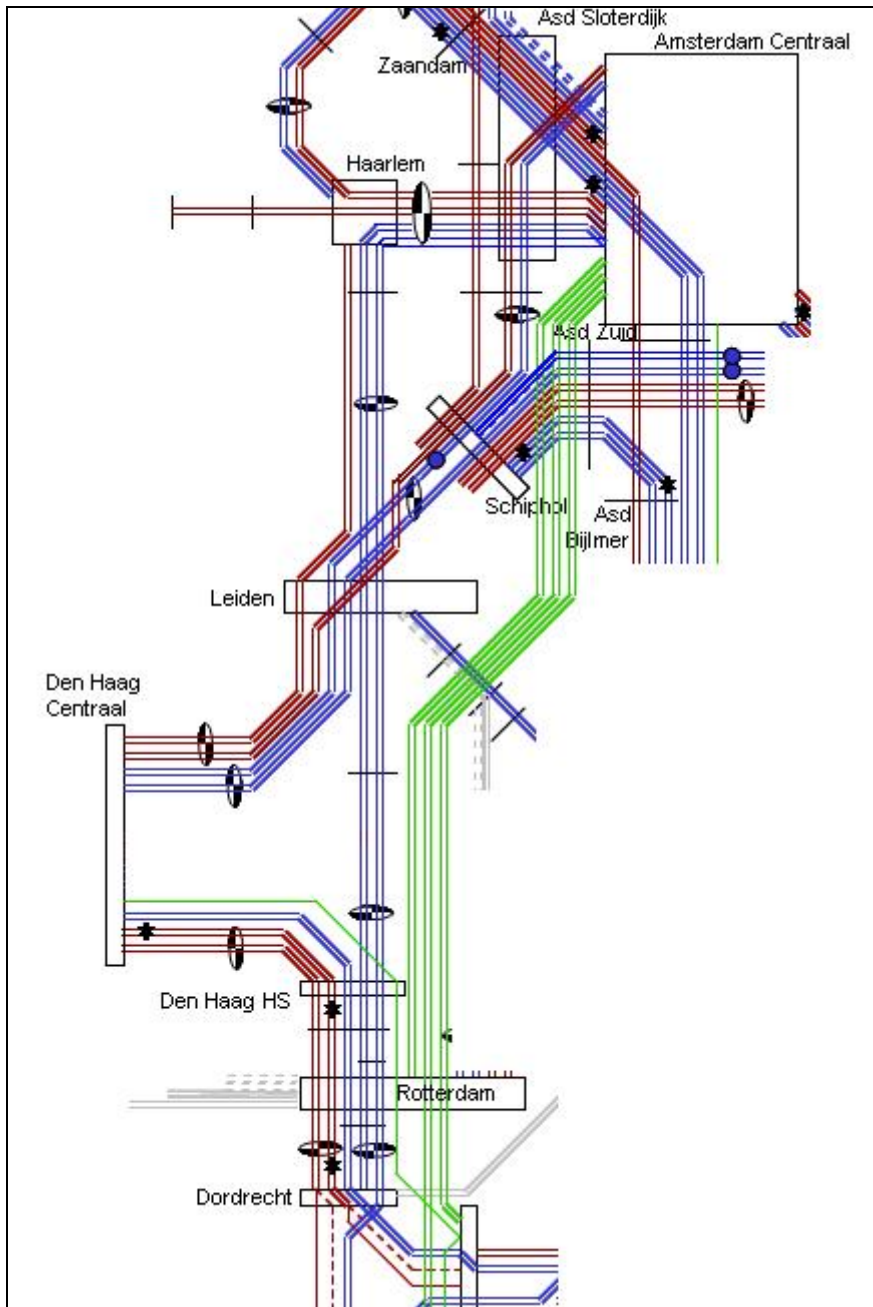
Met de komst van hoogfrequente, snelle verbindingen tussen Rotterdam en Schiphol en Amsterdam zullen veel lange afstandreizigers via de HSL gaan reizen in plaats van via de Oude Lijn-route Amsterdam – Leiden – Den Haag – Rotterdam. De “ruimte” die in bestaande treindiensten ontstaat (wegens het overlopen van reizigers naar de HSL) alsook de “ruimte” die op de infrastructuur ontstaat (wegens het wegvallen van de internationale treindiensten op de Oude Lijn), is gebruikt om het stadsgewestelijke, regionale en interregionale vervoer te verbeteren en hierdoor meer klanten te gaan bedienen.

### 7.2.2 Aanpassingen

Dit voorstel biedt veel verbeteringen:

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 zullen 4 Intercity's per uur stoppen, 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. Leiden krijgt rechtstreekse verbindingen naar noordoost Nederland via Amsterdam Zuidas en Amersfoort;
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. Samen met het feedervervoer voor de HSL-treindiensten worden er per dag circa 20.000 nieuwe reizen op de Oude Lijn verwacht. Dit aantal compenseert ruimschoots het “overlopen” van de lange afstandreizigers naar de HSL-treindiensten, waardoor het doel wordt bereikt om per saldo meer klanten te trekken.



Figuur: Lijnvoering HSL en Oude Lijn eindsituatie,

Elke lijn representeert een uurdienst

Blauw = IC

Rood = Sprinter

Groen = Hispeed

### 7.2.3 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 – Hilversum en via Amersfoort verder naar noordoost Nederland.

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

- 2 keer per uur stoptrein Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Schiphol – Amsterdam Centraal, 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: NS stelt voor is te Leiden Centraal zogenaamde “halve” knopen te bieden op de verbindingen Den Haag Centraal/Rotterdam enerzijds en Haarlem/Schiphol anderzijds. De Intercity uit Den Haag Centraal sluit (2x/u) aan op de stoptrein naar Haarlem (en v.v.), de Intercity uit Rotterdam sluit (4x/u) aan op de Intercity-treinen naar Schiphol en verder naar Amsterdam Centraal of -Zuid. Voordelen ten opzichte van de huidige “volledige” knoop is dat de doorgaande treindienst geen extra rijtijd nodig heeft (de infrastructuur te Leiden maakt parallel in- en uitrijden van de treindiensten Den Haag Centraal – Schiphol en Rotterdam – Haarlem niet mogelijk), en dat er op de verbinding van en naar Schiphol een ruimere overstap ontstaat dan de 2 minuten die bij een “volledige” knoop ontstaat, en in essentie ongewenst is voor luchtreizigers met koffers.

Door de genoemde versnelling wordt een gedeelte van de ruime overstap gecompenseerd door kortere rijtijden.

Het herontwerp op de Oude Lijn is inclusief een “Robuust Amsterdam”, zie paragraaf 4.3.

### **Daguitwerking**

In principe rijden alle treinen in de gangbare bedrijfsuren, vergelijkbaar met dienstregeling 2009. Wijziging betreft de Intercity Dordrecht – Amsterdam. Na 21.45 uur rijdt deze niet meer tussen Leiden Centraal en Amsterdam Centraal.

### **7.2.4 Invoering**

De meest recente inzichten met betrekking tot het moment van invoering zijn dat medio 2010 de frequentie op de HSL dusdanig is, dat dan de hiervoor beschreven aanpassing doorgevoerd kan worden. Gezien de grote impact voor reizigers en collega-vervoerders – die aansluitende vervoer bieden – geeft NSR er de voorkeur aan deze grootschalige wijziging in december 2010 (dus bij start van dienstregeling 2011) door te voeren. De communicatie richting klanten en de aanpassingen in het ketenvervoer kunnen op dat moment op een veel betere en logischere manier vorm worden gegeven.

Hiervoor is afstemming noodzakelijk met NS Hispeed en de concessieverlener (de Staat).

## 8 Daguitwerking

Bij de patroonwijzigingen is in voorgaande hoofdstukken gelijk kort aangegeven hoe de daguitwerking (eerste/laatste treinen, frequenties) er in grote lijnen uit zal gaan zien, de volledige set specificaties is in de bijlagen terug te vinden.

Op een aantal trajecten wijzigt ook de daguitwerking, zónder dat de patroondienstregeling is veranderd. Deze wijzigingen stellen we onderstaand kort aan u voor, en is ook terug te vinden in de tabellen-bijlage.

### **Den Haag – Amsterdam Centraal:**

Laatste verbinding Den Haag Centraal - Amsterdam Centraal via Schiphol wordt nu geboden door de nachtnettrein die om 0:23 uur Den Haag verlaat.

In dienstregeling 2010 wordt deze nachtnetverbinding geboden vanaf station Den Haag Hollands Spoor. De laatste Intercity vanuit Den Haag Centraal zal vertrekken om 23:58 uur.

### **Nachtnet Rotterdam Centraal – Amsterdam Centraal:**

Vanaf Rotterdam Centraal wordt de eerste nachtnet-verbinding met Amsterdam Centraal al om 0:02uur geboden. De Intercity Vlissingen-Dordrecht geeft hierop aansluiting te Rotterdam Centraal.

### **Kwartierdienst Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle:**

In de late avonden wordt een aantal maal een extra stoptrein gereden tussen Gouda Goverwelle en Den Haag Centraal. Dit om een betere verbinding te bieden vanuit Utrecht naar de stations Zoetermeer (- Oost), Ypenburg en Voorburg. Vanaf deze stations wordt tot 21:00 uur ieder kwartier richting Utrecht een verbinding geboden, terug vanaf Gouda wordt deze kwartierdienst tot 22:00 uur geboden.



## 9 Ter informatie

Onderstaande treindienst valt formeel niet onder de adviesaanvraag, maar graag lichten wij u in over ontwikkelingen in deze NSR treindienst op het HoofdRailnet.

### 9.1 Nachtelijk Schipholvervoer

In de vakantie maanden van 2009 wordt een proef gehouden met besloten nachtvervoer Enschede – Amersfoort – Schiphol, voor nachtelijke Schipholreizigers.

Deze trein is alleen toegankelijk voor reizigers met een speciaal vervoerbewijs, meestal gekocht bij het reisbureau in combinatie met de vliegtickets.

Bij succes van deze pilot, wordt voor 2010 onderzocht of een dergelijke dienstverlening in de vakantieperiode uitgebreid kan worden, bijvoorbeeld om ook Groningen, Leeuwarden en Zwolle een nachtelijke verbinding van/naar Schiphol te bieden.



## 10 Groei en milieu

### 10.1 Beter productaanbod

Dienstregeling 2010 betekent voor 79% van de huidige reizigers een dienstregeling met een vergelijkbare kwaliteit als in 2009 (maximaal 5% trager of sneller in gewogen reistijd).  
3% van de huidige reizigers zal langer onderweg zijn (5% of meer in gewogen reistijd).  
12% van de huidige reizigers zal minstens 5% sneller reizen dan vandaag de dag.  
Dit is nog exclusief de reistijd-effecten die bij de volledige exploitatie van de Hogesnelheidslijn zullen optreden.

### 10.2 Groei

NSR wil, ten opzichte van 2009, in 2010 bijna 2% meer treinen rijden (in treinkilometers) en de verwachting is dat er per dag ongeveer 40.000 reizen meer per trein gemaakt worden (exclusief de NS Hispeed-treindiensten op de hogesnelheidslijn).

### 10.3 Milieu

Zonder rekening te houden met de lopende energiebesparings- en materieelprogramma's zou de toename van het treinverkeer in 2010 de CO<sub>2</sub> uitstoot van NS met ongeveer 11.000 ton per jaar doen toenemen.

In 2010 verwacht NS dat er per dag ongeveer 40.000 reizen meer dan in 2009 per trein worden gemaakt. Een gedeelte van dit extra vervoer zou, als het niet per trein was gegaan, per auto zijn afgewikkeld. De uitstoot van dit auto-alternatief zou ongeveer 32.000 ton CO<sub>2</sub> per jaar zijn.



## 11 Bijlagen

Op verzoek stuurt NS de grafische weergave van alle basisuurpatronen en basisspooropstellingen per station en per baanvak (spits en dal) aan de consumentenorganisaties toe. In de grafische weergaven zijn ook de treinen van andere vervoerders opgenomen, vanwege de samenhang met de NS-dienstregeling. De weergegeven dienstregeling van andere vervoerders geeft niet noodzakelijkerwijs de meest recente stand van zaken weer; aan de weergave van die dienstregelingen kunnen dan ook geen rechten ontleend worden.

De daguitwerking van de volgende treindiensten ontvangt u in tabelvorm:

- § 3.1: 3900; 4300; 4700; 4900; 14300 (5 bijlagen).
- § 3.2: 700; 9100 (2 bijlagen).
- § 4.2: 1500; 2800 (2 bijlagen).
- § 4.3: 7400/17400; 4000 (2 bijlagen).
- § 6.3: 7900; 17900 (2 bijlagen)
- § 7.1: 2100 (1 bijlage)
- § 7.2.3: 700; 1600/140/240; 2100; 2200; 2600; 3400; 4000; 5400; 5700; 13900; 15400; 6300 (12 bijlagen).

Alle genoemde bijlagen zijn met de grootste zorg samengesteld. Mochten zich desondanks wijzigingen, zet- en drukfouten en/of andere onvolkomendheden voordoen in de gegevens, dan aanvaardt NS hiervoor geen aansprakelijkheid.