

2000/167



NS Reizigers

Directie

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

Aan de vertegenwoordigers van
consumentenorganisaties in het LOCOV

Datum	8 juli 2008	Telefoon	030 - 235 93 29
Ons kenmerk	CCPA\LO-439	Telefax	030 - 235 61 93
Onderwerp	Besluit aanvullende adviesaanvraag basisuurpatronen dienstregeling 2009	E-mail	laurens.ohlenroth@ns.nl

Geachte dames en heren,

In ons besluit van 4 april jl. inzake de basisuurpatronen van de dienstregeling 2009 was tevens een aanvullende adviesaanvraag opgenomen inzake recente aanpassingen in de basisuurpatronen. Met uw brief van 21 april jl. heeft u hierop gereageerd. Hierna volgt een reactie op uw vragen en geven wij aan - waar van toepassing - wat ons besluit is.

U schrijft onder het blokje *Algemeen*:

"(...)In beide onderdelen van de adviesaanvraag vervalt een overstapmogelijkheid. (...)Kunt u in uw besluit aangeven hoeveel reizigers bij de twee onderhavige adviesonderwerpen een overstapmogelijkheid verliezen? (...)".

Wij zullen dit bij de beide besluiten doen.

Nieuw Sleutelproject Arnhem en consequenties voor dienstregelingen 2009 en 2010

In onze brief van 4 april 2008 vroegen wij uw advies. Na het verzenden van die brief hebben wij onze plannen voor onze dienstregeling rondom Arnhem – inclusief genoemde overstap – bijgesteld. In onze brief van 18 april jl. (adviesaanvraag uitwerking dienstregeling 2009, brief met kenmerk CC/PA/2008-432) hebben wij onze gewijzigde plannen toegelicht onder punt B1. In uw brieven van 21 april jl. en 5 juni jl. reageert u op onze voornemens. Hierna vindt u ons besluit naar aanleiding van uw advies over onze gewijzigde plannen. De nummering die hierna gehanteerd wordt volgt de nummering zoals door u gehanteerd in uw advies van 5 juni jl.

B1.1 Stoptrein Zutphen – Arnhem – Ede-Wageningen/Nijmegen

Wij zijn verheugd dat u positief bent over het herstel van de stoptreindienst Zutphen – Arnhem – Nijmegen, omdat meer reizigers behoefte hebben aan rechtstreekse verbinding op dat traject dan aan een rechtstreekse verbinding tussen Zutphen en Ede-Wageningen.



Zoals gemeld in de adviesaanvraag over de uitwerking van dienstregeling 2009 (zie onderdeel B, punt 1) is er geen doorgaande stoptreinverbinding Zutphen – Arnhem – Ede-Wageningen meer. Helaas bleek ook geen goede overstapverbinding op deze relatie te maken.

Het aantal reizigers op deze relatie dat daadwerkelijk geconfronteerd wordt met een lange overstaptijd is relatief beperkt; op een gemiddelde werkdag minder dan 40 reizigers tussen de stations Wolfheze, Oosterbeek enerzijds en Arnhem Velperpoort, Arnhem Presikhaaf, Brummen, Rheden, Velp anderzijds. Circa 100 reizigers van en naar Ede-Wageningen krijgen, naast de overstap, te maken met 3 tot 5 minuten extra reistijd; circa 75 reizigers van en naar Dieren of Zutphen ondervinden een reistijdverlenging van 8 tot 13 minuten per reis.

In de adviesaanvraag over de uitwerking van dienstregeling 2009 hebben wij aangegeven dat in de avonduren een aantal extra stoptreinen op deze relaties worden ingezet (op maandag-, dinsdag- en woensdagavond drie ritten Zutphen – Arnhem en twee ritten Arnhem – Zutphen), waardoor het aantal momenten met een zeer slechte overstap in deze weinig benutte verbinding beperkt wordt. Daarnaast wordt hierdoor ook de aansluiting vanuit Apeldoorn richting Arnhem in Zutphen verbeterd (ongeveer 10 tot 15 reizigers profiteren van een verbeterde aansluiting en ongeveer 75 tot 100 reizigers profiteren van het toegenomen treinaanbod).

Hoewel de laatstgenoemde maatregelen de nadelen voor reizigers enigszins beperken, zijn de hiervoor beschreven negatieve gevolgen voor onze reizigers de keerzijde van de doorgaande stoptreinverbinding Zutphen – Nijmegen, die zoals gezegd grotere voordelen heeft voor reizigers tussen Zutphen en Nijmegen.

Het voordeel van de doorgaande stoptreinverbinding is dat – ten opzichte van de huidige situatie – 600 reizigers tussen Zutphen en Nijmegen niet meer hoeven over te stappen. Naar verwachting zal het aantal doorgaande reizigers mede hierdoor gaan toenemen naar circa 1200 reizigers per dag.

Wij besluiten conform ons voornemen, omdat per saldo de meeste reizigers profiteren van het herstellen van een doorgaande verbinding tussen Zutphen en Nijmegen ten koste van het verbreken van een doorgaande verbinding tussen Zutphen en Ede-Wageningen.

B1.2 Zwolle - Nijmegen en Arnhem – Roosendaal,

Zoals u aangeeft is het herstellen van de breuk in de 'Ijssellijn', de Intercityverbinding op het traject Zwolle – Arnhem – Nijmegen – Roosendaal, op zichzelf een goede ontwikkeling. U bent minder positief over de toename van de reistijd tussen Zwolle en Nijmegen, en over de consequenties voor de overstap te Nijmegen richting Roermond.

NS zoekt naar mogelijkheden om de "Ijssellijn" te versnellen. Echter, de werkzaamheden te Arnhem – met als doel het uitbreiden van de capaciteit vanaf 2012 – beperken de beschikbaarheid van infrastructuur op de korte termijn, en staan een andere opzet van de dienstregeling helaas niet toe. Nadat nieuwe infrastructuur rond Arnhem is gerealiseerd, wil NS toe naar een andere opzet van de dienstregeling.

Ook op en rond station Nijmegen speelt de infrastructuurcapaciteit een bepalende rol bij het ontwerpen van het productaanbod. Net als u hecht NS veel waarde aan de overstapmogelijkheid tussen de Intercity Schiphol – Nijmegen (serie 3100) op de stoptrein Nijmegen – Roermond (serie 32200). Echter, omdat Veolia ruimte in de dienstregeling heeft opgenomen om station Molenhoek te bedienen, komt deze aansluiting helaas te vervallen. In het geval dat station Molenhoek in 2009 nog niet wordt geopend, kan de overstapmogelijkheid wellicht blijven bestaan.

Wel realiseert NS een overstapmogelijkheid van de Sprinter Zutphen – Nijmegen (serie 7600) op de stoptrein Nijmegen – Roermond (serie 32200).

De toename van de rijtijd tussen Deventer en Zwolle v.v. wordt veroorzaakt door de inzet van ander materieel (locomotieven met rijtuigen), dat een andere rijkarakteristiek heeft dan stroomlijnmaterieel. De overstaptijd te Zwolle wordt inderdaad krapper, maar valt binnen de overstapnormen.

Het totaal van de plannen sluit hiermee grotendeels aan op uw zienswijze over de vervoermarkt in deze regio, zoals door u verwoord onder het kopje “*Nieuw Sleutelproject Arnhem en consequenties voor dienstregelingen 2009 en 2010*”. Wij zijn ons ervan bewust dat de opzet van de dienstregeling rond Arnhem niet tegemoet komt aan alle klantwensen. Gegeven de infrastructurele beperkingen, achten wij het saldo van de klanteffecten zodanig positief dat NS besluit conform voorstel.

Basisspooropstelling Utrecht Zuidzijde en consequenties treindienst

De tweede overstap waar u aan refereert, betreft de overstap in Utrecht in de verbinding Rotterdam/Gouda – Houten/Tiel en vice versa. Zoals door u gevraagd zijn met deze overstap in de huidige dienstregeling ongeveer 800 reizen per dag (circa 400 heen, 400 terug) gemoeid. Zoals ook door u ondersteund, besluiten wij conform ons voorstel.

Ook geeft u uw zienswijze op een aantal punten die zijn opgenomen in ons besluit van 4 april jl. die buiten de adviesaanvraag liggen.

U geeft aan verheugd te zijn over de **extra Sprinterritten tussen Breukelen en Amsterdam**, en vraagt nogmaals in overweging te nemen deze treindienst niet te beperken tot de spitsuren.

Uiteraard zullen wij het aantal reizigers dat gebruik zal maken van deze nieuwe treindienst nauwgezet volgen. Als marktontwikkelingen daartoe aanleiding geven zullen wij een uitbreiding van deze treindienst overwegen. In die overweging spelen zoals gebruikelijk in elk geval de maakbaarheid en betaalbaarheid van zo'n uitbreiding een belangrijke rol.

U schrijft “(...) dat de **extra Intercitystop in Best** alleen op werkdagen van toepassing is. Wij pleiten ervoor om deze extra stop de gehele week te bieden (...)”.

Het laten stoppen van deze Intercity te Best is aantrekkelijk voor in- en uitstappers te Best, maar is onaantrekkelijk voor doorgaande reizigers tussen Eindhoven en Den Bosch, omdat zij langer onderweg zijn dan voorheen.

Onder meer de overwegingen met betrekking tot de kosten die samenhangen met een extra Intercitystop en de reistijdverlenging van de doorgaande Intercityreizigers heeft er toe

geleid dat met Rijkswaterstaat afspraken zijn gemaakt om deze Intercity alleen op werkdagen te Best te laten stoppen.

U vervolgt "(...) Wij stellen ook voor te onderzoeken of de overstapmogelijkheid in Best, ook na voltooiing van de werkzaamheden aan de A2, permanent in een duidelijke behoefte voorziet. Mogelijk kan hiermee een belangrijke groep reizigers voor de trein worden behouden(...)"

Gegeven de reistijdverlenging voor doorgaande reizigers en de productiekosten van een extra Intercitystop verwachten wij dat het laten stoppen van Intercity's te Best alleen maakbaar en betaalbaar is binnen de afspraken tussen NS en Rijkswaterstaat.

In het verlengde van transferium Best schrijft u "(...) De bovenstaande opmerkingen zijn eveneens van toepassing op het mogelijke station te Avenhorn(...)". Omtrent Avenhorn heeft NS nog geen afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat over of en wanneer het station en vervolgens onder welke voorwaarden dit eventuele station bediend zou gaan worden.

U schrijft "(...) Naar aanleiding van het **extra perronspoor in Deventer** en de versnelling van de Intercitytreinen serie 1500 van Amsterdam Centraal naar Deventer geven wij in overweging om de desbetreffende treinserie in omgekeerde richting later uit Deventer te laten vertrekken (waarmee een symmetrische dienstregeling ontstaat). Dit met als doel ook in deze richting een reistijdverkorting te bereiken (naar Hilversum en Amsterdam Centraal), dan wel de mogelijkheid te bieden te Apeldoorn in de trein met hun eindbestemming over te stappen. (...)".

De Intercity Deventer – Amersfoort (– Amsterdam Centraal; serie 1500) biedt extra vervoercapaciteit op het traject Deventer – Amersfoort; om die functie te kunnen vervullen vertrekt deze trein enkele minuten eerder dan de reguliere treindienst op dit traject, te weten: de Noordoost. Deze treinserie 1500 wordt in dat verband een *voortrein* genoemd. Gevolg van later vertrekken vanuit Deventer is dat de patroontrein Enschede - Schiphol of Den Haag Centraal (maximaal 12 rijtuigen) "voorop" rijdt, daardoor meer reizigers krijgt en daardoor overbelast raakt. Uw voorstel kunnen wij dus niet overnemen.

U geeft aan dat het voorstel tot een **duidelijk gedifferentieerd aanbod tussen Zwolle en Groningen**, met twee snelle Intercity's en twee Sprinters per uur, u aanspreekt. Helaas moeten wij u melden dat dit initiatief dat wij in het kader van het actieplan "Groeien op het Spoor" samen met het ministerie van Verkeer & Waterstaat wilden realiseren in dienstregeling 2009 nog geen doorgang zal vinden.

De reden hiervan is dat deze wijziging – die voorgesteld is op een relatief laat moment in de ontwikkeling van dienstregeling 2009 – niet goed viel in te passen in de dienstregeling van Arriva, waardoor te Groningen relatief slechte aansluitingen ontstonden. Ook is de benodigde aanpassing van de infrastructuur tussen Zwolle en Groningen niet op tijd gereed om een snelle Intercity mogelijk te maken in combinatie met het bestaande goederenvervoer.

Voor dienstregeling 2010 gaan wij voor deze productverbetering opnieuw capaciteit aanvragen bij ProRail.

Uw kanttekening "(...)ook de inpassing van een nieuw station Staphorst te betrekken(...)" is daardoor ook niet meer van toepassing op dienstregeling 2009.



De lokale wens voor een station in Staphorst is ons bekend. Omdat op deze corridor meer wensen voor extra stations zijn, zullen wij studie naar nieuwe stations aan het traject Zwolle – Groningen integraal aanpakken. Met de regionale overheden stellen wij vast dat het openen van stations leidt tot vervoergroei aan de ene kant, maar ook tot vervoerwaardeverlies aan de andere kant door de langere reistijd. De in het verleden uitgevoerde vervoerwaardeberekeningen voor Staphorst lieten overigens relatief kleine aantallen nieuwe reizigers zien, die onvoldoende compensatie bieden voor het vervoerwaardeverlies die een bediening van een station extra (reistijdverlies) tot gevolg heeft.

Met vriendelijke groet,

b/a C.W. Smulders

Jacques Huberts
Directievoorzitter