



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 4 april 2008
Ons kenmerk CC/PA/LO-429
Onderwerp Besluit basisuurpatronen 2009

Telefoon 030 - 235 93 29
Telefax 030 - 235 61 93
E-mail laurens.ohlenroth@ns.nl

Geachte dames en heren,

In uw brief van 11 februari jl. gaf u uw advies over de voorgenomen basisuurpatronen van dienstregeling 2009, waarvoor mijn dank. In deze brief informeer ik u over ons besluit en licht dit toe, waarbij ik inga op uw suggesties en opmerkingen. Deze vindt u onder de kopjes A1 en A2. Daarbij is de volgorde van uw adviezen leidend; omwille van het leesgemak citeren wij passages uit uw advies (*schuingedrukt*).

Daarnaast wil ik u informeren over ontwikkelingen, die zich hebben voorgedaan sinds de adviesaanvraag over de basisuurpatronen d.d. 21 december 2007, die mogelijk leiden tot wijzigingen in de voorgenomen basisuurpatronen. Deze vindt u onder de kopjes B en C.

Samenvattend: deze brief bestaat uit de volgende delen:

- A1 Reactie op adviezen naar aanleiding van de brief van de adviesaanvraag
- A2 Reactie op adviezen naar aanleiding van de bijlage van de adviesaanvraag
- B Adviesaanvraag voor recente aanpassingen in de basisuurpatronen
- C Ontwikkelingen met mogelijke consequenties voor de basisuurpatronen

Deel A1: Reactie op adviezen naar aanleiding van de adviesaanvraag

1.1.a Frequentieverhoging (Arnhem-) Utrecht - Schiphol

U ziet de frequentieverhoging van Intercity Utrecht – Schiphol als een belangrijke en zeer welkome verbetering.

Wij besluiten conform ons voornemen.

1.1.b Wijziging lijnvoering Intercity Arnhem – Den Haag in Arnhem – Schiphol

Zoals in de adviesaanvraag aangegeven is de voorgestelde wijziging in de lijnvoering voor dienstregeling 2009 bepaald door het verminderen van de capaciteit van het emplacement Utrecht Centraal (als gevolg van de werkzaamheden aan het Nieuwe Sleutelproject Utrecht

(NSP)) en de, ook door u verwelkomde, uitbreiding van het aantal treinen van en naar Utrecht (extra IC's Utrecht – Schiphol en extra Sprinters Utrecht-Breukelen). In de huidige situatie is er een rechtstreekse Intercity-treindienst Den Haag – Arnhem v.v. en te Utrecht een cross-platform-overstapverbinding Schiphol – Arnhem. Als gevolg van de NSP-werkzaamheden zou NS een groot gedeelte van het jaar de cross-platform-overstap Schiphol – Arnhem toch al niet kunnen bieden, waarbij ook nog eens de overstaptijd te kort is om deze bij een niet-cross-platform-overstap te halen. Voorts bleek het alleen mogelijk de nieuwe treindiensten van de Intercity Utrecht-Schiphol (2x/u) en de Sprinter Utrecht – Breukelen (2x/u) in te passen na het 'knippen' van de Intercity Den Haag – Arnhem v.v. en het vervolgens ontwerpen van de Intercity Schiphol – Arnhem v.v. (die ook in de toekomst reeds werd voorzien, gezien de groeiemarkt vanuit Arnhem/Nijmegen naar de regio Amsterdam).

Met het realiseren van de Intercity Schiphol - Arnhem v.v. is het probleem van de vervallen cross-platform-overstap opgelost. De reizigers op de verbinding Den Haag naar Arnhem v.v. krijgen hierdoor wél een extra overstap, helaas niet cross-platform, maar wel haalbaar binnen de normtijd. In uw advies over het wijzigen van de lijnvoering van de Intercity Arnhem – Den Haag staat de overstap tussen de treindiensten Arnhem – Utrecht en Utrecht – Den Haag centraal. Om die reden stelt u NS voor een transferanalyse uit te voeren: *“Om hierin meer inzicht te krijgen, hebben wij in een eerder themaoverleg gepleit voor het maken van een transferanalyse (...) van station Utrecht. Deze analyse laat voor de onderzochte overstapstromen zien waar knelpunten op het punt van capaciteit, looptijd, toegankelijkheid en gemak ontstaan.”* Omdat NS uw zorgen begrijpt en NS het uitgangspunt hanteert dat overstappen voldoende gefaciliteerd moeten worden, heeft NS aan ProRail gevraagd een dergelijke transferanalyse uit te voeren.

De eerste inzichten die ProRail met NS gedeeld heeft, geven aan dat de totale transercapaciteit voldoende is, waarbij de zogenaamde stijgpunten (roltrappen, vaste trappen) als capaciteitsbepalend gelden. Aangezien wij exact willen weten of er geen specifieke knelpunten ontstaan wordt er nu een verdere kwantitatieve analyse van de loopstromen uitgevoerd. Zodra de definitieve resultaten hiervan bekend zijn, zal NS de conclusie met u delen.

Ons uitgangspunt is dat de overstap voldoende gefaciliteerd moet worden.

Voorts bepleit u extra aandacht voor een goede (uitvoering) van een wachttijdregeling om te voorkomen dat reizigers die met een vertraagde trein in Utrecht aankomen hun aansluitende trein voor hun neus zien weggrijden: *“Daarnaast zal er – op zijn minst voor de perioden waarin de op elkaar aansluitende verbindingen om het halfuur rijden – een goed functionerende wachttijdregeling moeten zijn.”*

Bij het opstellen van een wachttijdregeling wordt gekeken naar het aantal betrokken reizigers, het reis- of wachtalternatief en de mogelijkheid die de dienstregeling biedt om een aansluitende trein te laten wachten zonder structureel schade en vertraging aan de dienstuitvoering toe te brengen. In dit geval rijdt zowel de Intercity naar Den Haag als naar Arnhem elk kwartier, en neemt de reistijd bij een geplande maar niet gerealiseerde overstap met ongeveer een kwartier toe. Om die reden wordt geen wachttijdregeling ingesteld.

Op momenten dat er slechts een halfuurdienst geboden wordt (zondagochtend en 's avonds na ca 21.00 uur), is de situatie niet anders dan in de huidige dienstregeling 2008. In dienstregeling 2008 bestaat daarvoor geen wachttijdregeling.

In dienstregeling 2009 wordt (landelijk) voor alle overstappen opnieuw bekeken of er uitgangspunten veranderd zijn, waardoor een wachttijdregeling mogelijk aangepast moet worden.

Vervolgens geeft u aan dat dagelijkse reizigers behoefte blijven hebben aan een rechtstreekse verbinding tussen Arnhem en Den Haag vanwege hun woon-werkverkeer: *“Wij adviseren daarom in de spitsuren minimaal 4 treinen Den Haag – Utrecht te laten doorrijden naar Arnhem v.v. De ruimte hiervoor zou o.i. kunnen worden gecreëerd door de Intercity's van Schiphol naar Arnhem 2 minuten later uit Utrecht te laten vertrekken. In omgekeerde richting zou de Intercity naar Schiphol 1 minuut eerder uit Arnhem moeten vertrekken en zou de Intercity naar Den Haag op 3 minuten moeten volgen. Sprinterserie 17400 zou tussen Veenendaal Centrum en Utrecht 2 minuten later moeten rijden.”*

Theoretisch gezien heeft NS mogelijkheden om in de spitsrichting extra rechtstreekse treinen tussen Den Haag en Arnhem aan te bieden, gebruik makend van het “ICE-pad” tussen Utrecht en Arnhem. NS heeft echter geen oplossing gevonden die bedrijfseconomisch verantwoord en vervoerskundig toekomstvast is:

- Bedrijfseconomisch verantwoord: Extra spitstreinen zijn verlieslatend en vanuit capaciteitsoogpunt in 2009 niet nodig op het traject Arnhem – Utrecht.
- Vervoerskundig toekomstvast: De toekomstvisie van NS voorziet in hoogfrequente Intercitydiensten op zogenaamde “corridors”. Regio Arnhem – regio Amsterdam is een dergelijke corridor, alsook regio Den Haag/Rotterdam – Amersfoort – Noordoost Nederland. Dat betekent dat voor reizen tussen verschillende corridors in principe overstapt moet worden. In dienstregeling 2010 wil NS volgende stappen zetten in het uitvoeren van die toekomstvisie.

Ook in de daluren hecht u aan het handhaven van een rechtstreekse verbinding tussen Den Haag en Arnhem: *“Wij adviseren buiten de spits de Intercity's in Utrecht te splitsen en te combineren, waardoor ook dan rechtstreekse reismogelijkheden worden geboden tussen Arnhem en Den Haag zowel als Schiphol.”*

Ook dit advies heeft NS onderzocht. Daarbij is gebleken dat splitsen en combineren tijdens de spits geen optie is, omdat de treinsamenstelling dan de maximaal toelaatbare lengte gaat overschrijden. De meerwaarde van splitsen/combineren alleen in daluren is beperkt, omdat het merendeel van de reizigers juist in de spitsuren reist.

Daarnaast past splitsen en combineren niet binnen de ontwerpfilosofie van het (op termijn hoogfrequente) rijden van treinen in “corridors”. Deze ontwerpfilosofie die ingezet is in Ontwerp 2007 vormt uiteraard ook het uitgangspunt voor dienstregeling 2009, en vormt de basis om op de beschikbare infrastructuur meer treinen te kunnen rijden met een betrouwbare uitvoering voor onze klanten.

NS is zich er terdege van bewust dat aan deze voorgenomen wijziging voor- en nadelen verbonden zijn. Dat bleek ook uit reacties vanuit de regio's Arnhem – Nijmegen (enthousiast) respectievelijk Den Haag/Haaglanden/Zoetermeer (kritisch).

Rekening houdend met de infrastructurele en logistieke beperkingen van het emplacement Utrecht Centraal verwacht NS met de voorgenomen wijziging van de lijnvoering per saldo voor de meeste klanten een aantrekkelijk product te hebben ontworpen binnen de kaders van de betaalbaarheid en de uitvoerbaarheid van de dienstregeling.

Om die redenen kiest NS ervoor te besluiten conform het voornemen.

1.2 Frequentieverhoging Utrecht – Breukelen (-Amsterdam Bijlmer Arena)

U kunt het billijken dat NS omwille van de frequentieverhoging zoals bedoeld onder 1.1 de Sprinterdienst tussen Utrecht en Amsterdam Zuid inkort op voorwaarde dat de Sprinterdienst tussen Utrecht en Breukelen wordt verlengd vanaf en naar Amsterdam Centraal.

Wij kunnen u thans melden dat de spitsrein Utrecht – Breukelen – Amsterdam Bijlmer ArenA voor reizigers toegankelijk wordt te Duivendrecht en Amsterdam Centraal; deze trein kan echter niet halteren op de stations Amsterdam Amstel en Amsterdam Muiderpoort.

Vervolgens adviseert u: *“Wij vinden dat de Sprinterfrequentie van 4x per uur tussen Amsterdam en Breukelen (verdeeld in 2x richting Gouda en 2x richting Utrecht) ook buiten de spits zou moeten worden geboden, op zijn minst op maandag t/m zaterdag overdag.”*

NS verwacht echter in de daluren tussen Breukelen en Amsterdam Bijlmer ArenA te weinig reizigersvervoer om een frequentie van 4x per uur bedrijfseconomisch verantwoord te exploiteren.

Om reizigers vanuit Utrecht richting Amsterdam te wijzen op de overstapmogelijkheden te Breukelen hecht u: *“belang aan goede aanduiding (o.a. op vertrekstaten in Utrecht C) welke treinen vanuit de richting Utrecht in Breukelen aansluiting geven op treinen richting Amsterdam Centraal.”*

Ook wij vinden het belangrijk om reizigers hierover te informeren. Om die reden wil NS op de vertrekstaten van de desbetreffende richting een algemene opmerking plaatsen. Daarbij denken wij aan: *“in daluren sluit de stoptrein richting Breukelen aan op de stoptrein naar...”*. Treinspecifieke informatie over aansluitingen wordt alleen in uitzonderlijke gevallen toegepast, te weten: de ‘Noordoostknoop te Amersfoort’ en de ‘knoop Weesp’). Op basis van het verwachte lage aantal reizigers in de daluren komen deze overstapmogelijkheden te Breukelen niet in aanmerking voor een dergelijke vermelding.

Wij besluiten conform ons voornemen, met de toevoeging dat in de spitsperioden voornoemde Sprintertreindienst van en naar Amsterdam Centraal zal rijden.

1.3 Extra spitsstreinen (Den Haag-) Haarlem – Amsterdam

U oordeelt positief over het voornemen van NS om de frequentie tussen Haarlem en Amsterdam tijdens de spits te verhogen. Wel geeft u NS de volgende overweging mee: *“Bij de herschikking van treindiensten op de Oude Lijn en de Schiphollijn (in de loop van 2009) is ook nog een andere mogelijkheid denkbaar, door de dan in Haarlem eindigende Intercity's uit de richting Rotterdam naar Amsterdam door te trekken. Wij zien echter op dit moment geen duidelijke voordelen boven doortrekking van stoptreinserie 6300. Bovendien kan met de capaciteitsvergroting tussen Haarlem en Amsterdam niet zo lang worden gewacht. Wel adviseren wij te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om tot een betere spreiding van de treinen over het uur te komen, met name van de stops in Spaarnwoude.”*

NS zal bij de (verdere) uitwerking van de voorziene herschikking van treindiensten de alternatieve dienstregelingsontwerpen naast elkaar zetten. Bij het maken van een keuze tussen die alternatieven vindt NS de klantattractiviteit een belangrijk criterium. Uiteraard zullen wij een dergelijke keuze met u bespreken en bij wijzigingen u om advies vragen.

1.4 Uitbreiding Nachtnet: nachtnettreinen Rotterdam – Gouda – Utrecht

U adviseert positief.

Wij besluiten conform ons voornemen.

1.5 Uitbreiding stoptreinen (Apeldoorn-) Deventer – Almelo – Enschede

U adviseert positief.

Wij besluiten conform ons voornemen.

Station Holendrecht

U adviseert positief.

Wij besluiten conform ons voornemen.

1.6 Frequentieverhoging van en naar Best

U merkt op dat het onduidelijk is welke consequenties de stop in Best heeft voor de dienstregeling: *“In de adviesaanvraag staat dat de reistijd zal toenemen tussen Eindhoven en Den Bosch, maar uit de grafische weergave blijkt dat niet. Gaan de IC's eerder vertrekken uit Eindhoven? Heeft dat gevolgen voor de aansluiting uit de richting Deurne (treinserie 5200)? Komt de IC later aan in Utrecht C, met gevolgen voor aansluitingen (treinserie 3000)?”*

Per abuis heeft NS dienstregelingsgrafieken verzonden waarin de rijtijdverlenging *niet* is meegenomen. Deze rijtijdverlenging bedraagt in beide richtingen 2 minuten, en is verwerkt vanuit Eindhoven. Dat wil zeggen: 2 minuten eerder vertrek uit Eindhoven richting Utrecht, 2 minuten later aankomst in Eindhoven uit Utrecht. In Utrecht blijft daardoor de aansluiting op de Intercity naar Amsterdam ongewijzigd, in Eindhoven blijft de aansluiting van en naar de serie 5200 in stand door ook deze stoptreinserie 2 minuten aan te passen.

In de adviesaanvraag d.d. 21 december 2007 heeft NS onvoldoende duidelijk vermeld dat de extra stop te Best alleen op werkdagen in de Intercitydienst is opgenomen.

Wij besluiten conform ons voornemen.

Aangezien het opnemen van de stop te Best in de Intercity al in april 2008 is voorzien, maakt deze wijziging ook onderdeel uit van de adviesaanvraag kleine wijzigingen dienstregeling 2008 die ik binnenkort aan u zal voorleggen.

2. Reistijdverbeteringen

U adviseert NS: *“ te blijven inzetten op snelheidsverbetering en de daarmee te bereiken productverbeteringen goed zichtbaar te maken en een ambitieuze implementatie van ERTMS zo veel mogelijk te ondersteunen. (...)”*

Ik ben verheugd met de uitgesproken steun en waar mogelijk blijft NS inzetten op reistijdverbetering voor onze klanten.

Deel A2: Reactie op adviezen naar aanleiding van bijlage bij de adviesaanvraag

Algemeen

Onder dit kopje merkt u op: *“In aanvulling daarop hebben wij nog wel een opmerking bij de aansluiting in Zaandam van de Hoornlijn naar Amsterdam Centraal en visa versa. Wij vinden dat het verbreken van deze rechtstreekse verbinding met een vlottere overstap zou moeten worden gecompenseerd dan de 7 tot 10 minuten wachttijd die wij nu uit het basisuurpatroon aflezen.”* Graag maken wij u erop attent dat de genoemde overstaptijd in de heenrichting 5 minuten en in de terugrichting 6 minuten is.

3.2 Lijnvoering Zeeland

Onder deze noemer merkt u op: *“(…)Hoewel wij de frequentieverhoging voor de drie stoptreinstations positief beoordelen(…)”*

Graag maken wij erop attent dat vier in plaats van drie stations profiteren van de frequentieverhoging, te weten: Arnemuïden, Kapelle-Biezellinge, Rilland-Bath en Krabbendijke.

Vervolgens verbindt u twee voorwaarden aan de frequentieverhoging voor de ene groep reizigers versus de reistijdverlenging voor de andere groep reizigers: *“1. Aansluitingen op bussen en met name ook op de veerdienst Vlissingen – Breskens moeten uitstekend zijn (acceptabele wacht- of overstaptijd).”*

De dienstregelingswijziging wordt gelijktijdig met de ingebruikname van de HSL naar België ingevoerd. Immers, het herrouteren van Thalys en de internationale Intercity Amsterdam – Brussel (“Benelux”-trein) van de Oude Lijn naar de nieuwe HSL heeft gevolgen voor de dienstregeling op het traject Dordrecht – Roosendaal – Vlissingen. Deze wijziging was al eerder voorzien en destijds zijn ook de consequenties van de dienstregelingswijziging door Streekvervoerders Connexxion en BBA uitgewerkt in een nieuwe bus- en verbotendienstregeling.

“2. Een jaarlijkse evaluatie van de ontwikkeling van de reizigersaantallen en de klantoordelen in Zeeland. Wij achten het van groot belang dat het Locov daarvan de komende jaren op de hoogte blijft.”

Uiteraard monitoren wij de ontwikkeling van de reizigersaantallen en klantoordelen om vast te kunnen stellen of de voorgestelde dienstregelingsaanpassing aan onze verwachtingen voldoet. Indien hiertoe aanleiding bestaat zullen wij u in toekomstige thema-overleggen informeren over onze bevindingen.

3.3 Zipperron Deventer

U merkt op: *“Wij vinden de investering van € 13 miljoen wel erg hoog voor deze reistijdverbetering. Verder roept het aantal van 2400 reizigers dat per dag van deze verbetering profiteert bij ons vragen op. Het gaat eigenlijk alleen om reizigers uit Amsterdam Centraal met bestemming Deventer, dus om maximaal 11 treinen (op maandag, woensdag en vrijdag) per dag met totaal 218 treinreizigers (met Deventer als bestemming). Op zaterdag en zondag gaat het om 6 treinen per dag, omgerekend 400 reizigers per trein, wat ons een hoge inschatting lijkt.”*

De bezetting van deze Intercity (serie 1500) is op een gemiddelde werkdag 1400 reizigers op het traject Apeldoorn - Deventer. Daarnaast zien we ongeveer 1000 reizigers per gemiddelde werkdag een overstap maken in Apeldoorn omdat een andere verbinding dan deze Intercity een snellere reis oplevert naar Deventer (met serie 1600/1700).

Over de verhouding tussen de reizigersaantallen en de investering in de infrastructuur merkt u op: *“Het is ons verder niet duidelijk hoe deze afweging tot stand is gekomen.”*

NS heeft vernomen dat ProRail in algemene zin bij het bepalen van de prioriteitsvolgorde van infrastructurele maatregelen de maatregelen heeft geprioriteerd op prijs/prestatieverhouding. Hierbij is het criterium welke maatregelen de hoogste baten per geïnvesteerde Euro opleveren. De baten zijn hierbij de gemonetariseerde reistijdwinsten als gevolg van het realiseren van de reistijdverbetering voor de reizigers die hiervan profijt hebben, gedurende de levensduur van het project, op basis van de berekening *“maatschappelijke reistijdbaten = aantal reizigers x reistijdwinst x value of time”*. Mocht u nog vragen hebben over de toegepaste maatschappelijke kosten/baten-analyse dan stellen wij voor dit met ProRail te gaan bespreken.

Vervolgens merkt u op: *“Een bijkomende vraag is of het extra perron en het effect daarvan op de sporencapaciteit (die daardoor kleiner wordt) negatieve effecten heeft voor de afhandeling van reizigers- en goederentreinen op en via station Deventer.”*

NS verwacht de treindiensten door middel van de geplande uitbreiding van de infrastructuur adequaat te kunnen uitvoeren. Ook in het geval dat verstoringen zich voordoen heeft NS passende bijsturingmaatregelen ontworpen.

NS verwacht dat 2.400 reizen per werkdag profiteren van een snellere, rechtstreekse verbinding.

6. Werkzaamheden en uitwerkingen Utrecht centraal

U merkt op: *“Uit de Basisspooropstelling voor Utrecht Centraal blijkt, dat spoor 5 ten behoeve van de verbouwing van het station voor langere tijd buiten gebruik zal worden gesteld.”*

NS heeft om de verbouwing van Utrecht CS mogelijk te maken er voor gekozen om in de basisspooropstelling structureel spoor 5 buiten gebruik te plannen. In diverse modulaire bouwblokken gedurende de verbouwing kan dan het treinverkeer van spoor 4 naar spoor 5 overgeheveld worden, of van de hoger genummerde sporen juist één spoor omlaag. Het is dus niet zo dat het hele jaar consequent spoor 5 uit dienst is. Alle gewenste aansluitingen voldoen aan de gestelde normen, waardoor de klanthinder zo klein als mogelijk wordt gehouden.

6.2.3 Amsterdam oostzijde

U merkt op: *“Wij hopen dat het mogelijk zal zijn de reistijdverlenging tussen Amsterdam C en Amersfoort te voorkomen.”*

Door vertraging in de werkzaamheden zal genoemd probleem nog niet bij aanvang van dienstregeling 2009 optreden.

7.2.2 Kleine infrastructuur

U merkt op: *“Wij zouden graag willen weten met hoeveel minuten de reistijd voor IC-reizigers naar Groningen zal afnemen door het verlengen van het inhaalspoor in Beilen. Om welke IC-treinen gaat het? Gaat het om alle IC-treinen?”*

In het kader van het Actieplan Groeien op het Spoor studeert NS op de mogelijkheid de treindienst op de verbinding Zwolle – Groningen uit te breiden tot twee Intercity's en twee Sprinters. De realisatie van deze productuitbreiding is nog niet definitief en onder voorbehoud van een bedrijfseconomisch verantwoorde exploitatie en instemming van het ministerie van Verkeer & Waterstaat.

Als NS deze productuitbreiding daadwerkelijk aan het ministerie aanbiedt, dan zal NS bij ProRail capaciteit aanvragen voor twee snelle Intercity's. Vervolgens zal blijken waar de infrastructurele knelpunten zitten die een dergelijk productontwerp in combinatie met het huidige goederenpad oplevert. In de daarop volgende programmatiefase zal NS inzetten op de snelst mogelijke reistijd van de Intercity's, die mogelijk gemaakt kunnen worden door aanpassing van het goederenpad, dan wel inhaling van de goederentreinen.

Over de uitkomst hiervan zullen wij u informeren.

8. Beter productaanbod

U merkt op: *“Hoewel de balans positief is, lijkt ons het percentage reizigers dat er in reistijd op achteruit gaat (5% of meer in gewogen reistijd) nog behoorlijk hoog. (...) Wij zouden daarover graag nog een duidelijker beter beeld willen krijgen.”*

U vermeldt terecht de belangrijkste oorzaken van de wijzigingen in reistijd. Daartegenover staan enerzijds diverse kleinere verbeteringen die in 2007 zijn doorgevoerd – en waarover we u tussentijds geïnformeerd hebben – en anderzijds de consequenties van de aanpassingen ten bate van het gebruik van de Hogesnelheidslijn, zoals vermeld in 3.1 van de bijlage van onze adviesaanvraag d.d. 21 december 2007.

B. Adviesaanvraag voor recente aanpassing in de basisuurpatronen

Nieuw Sleutelproject Arnhem en consequenties voor dienstregelingen 2009 en 2010

Op en rond station Arnhem vinden werkzaamheden plaats in het kader van het Nieuwe Sleutelproject Arnhem (NSP). Evenals bij NSP Utrecht heeft dit ingrijpende consequenties voor de dienstregeling. Vanwege de verwachte werkzaamheden vanaf december 2008 is NS gedwongen de stoptrein Zutphen - Arnhem - Ede-Wageningen op te knippen in twee stoptreinen, te weten: Zutphen - Arnhem v.v. en Arnhem - Ede-Wageningen v.v. Helaas kan NS tussen deze stoptreinen geen overstap bieden; de overige overstappen blijven wel mogelijk. ProRail verwacht dat medio 2009 te Arnhem voldoende capaciteit beschikbaar is om de doorgaande verbinding Zutphen - Arnhem - Ede-Wageningen te herstellen. Graag ontvangt NS hierover uw advies.

Voor dienstregeling 2010 wordt gestudeerd op een andere opzet van de treindienst rondom Arnhem. Deze wijziging moet een robuustere dienstregeling opleveren en betekent ook voor enkele groeimarkten een beter product. Zoals vaker het geval is, gaan deze verbeteringen helaas gepaard met enkele verslechtingen. Op dit moment bekijkt NS of het zinvol en mogelijk is deze wijzigingen al in 2009 door te voeren. Zodra er meer bekend is over deze uitwerking, informeer ik u hierover.

Basisspooropstelling Utrecht Zuidzijde en consequenties treindienst

NS heeft een dienstregeling Utrecht - Geldermalsen ontwikkeld die een robuustere uitvoering van de treindienst mogelijk maakt. Tevens ontstaat de mogelijkheid dat alle stoptreinen op Utrecht Lunetten kunnen gaan stoppen. De reistijd per Intercity tussen Utrecht en Den Bosch wordt 1 minuut korter, de reistijd in de stoptrein Utrecht - Geldermalsen - Tiel wordt 2 minuten langer wegens de extra stop in Utrecht Lunetten. Door de aangepaste vertrek- en aankomsttijden van de stoptreinen Utrecht - Tiel vervalt helaas de overstap op de Intercity's vanuit en naar Gouda en Rotterdam. Niet onopgemerkt mag blijven dat dit dienstregelingsontwerp conflicteert met de wensen van goederenvervoerder op dit traject.

Klanteffecten:

Door de aanpassing van het dienstregelingsontwerp aan de zuidzijde van Utrecht Centraal vervalt zoals genoemd de overstap van de Intercity Utrecht - Rotterdam op de stoptrein Utrecht-Tiel. Wel ontstaat er voor bijna alle reizigers een alternatieve overstap van 10 minuten langer.

Ook kunnen door de aanpassing van de dienstregeling alle stoptreinen het station Utrecht Lunetten bedienen. Utrecht Lunetten heeft 2.600 in/uitstappers die voortaan van een kwartierdienst in plaats van een halfuurdienst profiteren.

NS verwacht dat deze maatregel de punctualiteit op de corridor vanuit Utrecht richting Den Bosch en v.v. structureel positief beïnvloedt. Hiervan profiteren dagelijks ongeveer 60.000 reizigers.

NS stelt voor de frequentieverhoging van Utrecht Lunetten en verbetering van de punctualiteit te verbeteren zwaarder te laten wegen dan het vervallen van de huidige overstap.

Graag ontvangt NS hierover uw advies.



C. Ontwikkelingen met mogelijke consequenties voor de basisuurpatronen

Hierna willen wij u graag informeren over een aantal ontwikkelingen met mogelijke consequenties voor de basisuurpatronen:

- Rijkswaterstaat heeft NS onlangs gevraagd de mogelijkheid van een tijdelijk station te bestuderen in het kader van groot onderhoud op de autosnelweg A7. NS verkent op dit moment de mogelijkheden een tijdelijk station op werkdagen te bedienen in de treindienst Amsterdam – Hoorn, wellicht op lokatie Avenhorn. Zodra hier meer over bekend is, informeren wij u nader.
- Mede in overleg met onze regionale opdrachtgever heeft NS het voornemen enkele kleine optimalisaties in de RandstadSpoor-treindienst Utrecht – Breukelen aan te brengen, wat moet leiden tot een exacte kwartierdienst van de treindienst op dit traject.
- Door de andere materieelbindingen in Amsterdam, waarover u reeds bent geïnformeerd in onze adviesaanvraag d.d. 21 december 2007, rijdt de stoptrein Amsterdam – Breukelen – Rotterdam met ander materieel waardoor de dienstregeling wijzigt. De achter deze stoptrein rijdende Intercity Amersfoort – Rotterdam zal daardoor 1 minuut later te Rotterdam Centraal aankomen. De overstaptijd op de Intercity naar Dordrecht – Breda neemt daardoor af tot 4 minuten, wat niet voldoet aan de normen voor een goede overstap. NS onderzoekt of er nog kleine optimalisaties mogelijk zijn om de overstaptijd weer op de minimaal vereiste 5 minuten terug te brengen. Zodra hier meer over bekend is, komen we hierop bij u terug.

Wij vertrouwen er op dat wij hiermee ons besluit voldoende hebben toegelicht.

Met vriendelijke groet,

Jacques Huberts
Directievoorzitter