

NS

Corporate Affairs

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

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Aan de vertegenwoordigers van de
Consumentenorganisaties in het Locov

Datum 30 april 2021
Ons kenmerk CC/PA/TD-900
Onderwerp Besluit Dienstregeling 2022

Telefoon 06 - 23 06 89 43
E-mail Thijs.Douma@ns.nl

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Dank voor uw advies van 11 maart 2021 (kenmerk: Locov 2021-68856) op de voorgenomen wijzigingen per Dienstregeling 2022. Graag gaan wij in op uw advies, waarbij de volgorde in uw advies wordt gevolgd.

Reactie op hoofdlijnen

NS heeft een aantal van uw adviezen overgenomen en doorgevoerd in de capaciteitsaanvraag. Het betreft herstel van opgeheven treinen of wijzigingen in tijdliggingen, zoals:

- NS rijdt naar aanleiding van uw advies de eerste Sprinter op zondag van Schiphol naar Den Haag conform de begintijd van Dienstregeling 2021.
- NS blijft een eerste en laatste trein tussen Hoorn en Alkmaar rijden naar aanleiding van uw advies.
- NS herstelt aansluitingen in Heerhugowaard in de avonduren.
- NS herstelt de aansluiting richting Schiphol in het weekend vanuit Alkmaar.
- NS neemt uw advies over om meer aansluitingen te bieden op station Uitgeest in de ochtend- en avonduren.
- NS rijdt op werkdagen in de vroege ochtend een nieuwe rechtstreekse en overall stoppende trein van Amsterdam naar Den Helder, met het oog op de aansluiting op de veerboot richting Texel. Reizigers hoeven niet meer over te stappen in Alkmaar.

Ook bereidt NS een aanpassing voor in de reisinformatie met het oog op de extra tienminutentreinen. Hierover informeert NS u separaat.

Gevolgen van het corona-virus

U geeft aan dat u het vanzelfsprekend toejuicht dat NS advies vraagt over een dienstregeling waarin meer treinen worden aangeboden dan in het pre-coronajaar 2019. NS is daar blij mee.

Opzet afgeschaalde dienstregeling en relatie tot capaciteitsaanvraag

U geeft echter ook aan een dilemma te hebben in het geval dat NS in Dienstregeling 2022 niet de voorgenomen dienstregeling rijdt maar een aangepaste dienstregeling als gevolg van lagere reizigersaantallen door beperkende coronamaatregelen. Volgens u is de kans daarop groot en daarom vraagt u NS een terugvalscenario uit te werken waarin met name de kwartierdiensten zijn hersteld op trajecten waarop (bestaande of nieuwe) tienminutentreinen rijden en hierover voortijdig in overleg te gaan met partijen binnen het spoor. Ook verzoekt u om gedurende het dienstregelingsjaar snel over te kunnen schakelen naar de beoogde Dienstregeling 2022.

NS is nog steeds voornemens om de dienstregeling zoals voorgelegd in de adviesaanvraag te rijden per 12 december 2021. In de capaciteitsaanvraag bij ProRail heeft NS daarom de beoogde Dienstregeling 2022 (inclusief de nieuwe tienminutentreinen) aangevraagd. Het is niet mogelijk om een alternatieve dienstregeling of meerdere dienstregelingen aan te vragen. Dit heeft namelijk ook te maken met de aanvragen van andere partijen, zoals goederenvervoerders die vaak door het gehele land rijden of internationale treinpaden aanvragen.

Mocht het toch nodig of gewenst zijn om in 2022 een afgeschaalde dienstregeling te rijden, dan zal dat binnen enkele kaders plaatsvinden, zoals de ruimte in de toegewezen capaciteitsverdeling en de logistieke mogelijkheden om de dienstregeling opnieuw te kunnen plannen. Dit kan inderdaad leiden tot intervallen van tien en twintig minuten in plaats van elk kwartier.

Gegeven de ambitie die NS heeft om het treinaanbod voor reizigers nog aantrekkelijker te maken met de uitbreiding van frequenties, heeft NS ervoor gekozen om deze ambitie terug te laten komen in de capaciteitsaanvraag. NS gelooft er namelijk in dat de beoogde productstappen een verbetering zijn voor de reiziger en een bijdrage kunnen leveren om reizigers terug in de trein te krijgen.

Proces tijdelijk afgeschaalde dienstregeling

NS rijdt momenteel een tijdelijk afgeschaalde dienstregeling. In juni 2020 heeft het kabinet op basis van OMT-adviezen een OV-protocol opgesteld waarin is afgesproken dat vervoerders elke zit- en staplaats mogen gebruiken omdat het in de praktijk onmogelijk is om het openbaar vervoer afstand te houden. NS monitort nauwlettend de verwachte reizigersvraag.

Daarnaast hebt u een aantal opmerkingen gemaakt over het internationaal treinverkeer in relatie tot corona. NS houdt de internationale marktontwikkelingen goed in de gaten. Wij moeten hierbij rekening houden met enerzijds de maatregelen in de verschillende landen en anderzijds de rentabiliteit van de treindiensten. Bij veel van onze partners is de financiële situatie zorgwekkend als gevolg van sterk dalende reizigersaantallen. Daarnaast vergt afschalen en opschalen een intensieve onderlinge afstemming met veel betrokken partijen. Wij spannen ons tot het uiterste in om een op de vervoersvraag afgestemde dienstregeling te bieden. Wij hopen, net als u, op een spoedige terugkeer naar een situatie waarbij wij onze reizigers weer kunnen verwelkomen en van dienst kunnen zijn.

Frequentieverhogingen Intercity's en Sprinters tussen Arnhem – Schiphol – Rotterdam – Dordrecht

U adviseert positief over:

- De komst van extra Intercity's op de corridor Arnhem – Schiphol, omdat er meer reismogelijkheden ontstaan en voor veel reizigers de reistijden korter worden.
- De frequentieverhoging van de Sprinters tussen Driebergen-Zeist en Breukelen.
- De frequentieverhoging van de Intercity's tussen Amsterdam Zuid, Leiden, Den Haag HS en Rotterdam.
- De frequentieverhoging van de Sprinters tussen Rotterdam en Dordrecht.
- Het doorrijden van de sprinter Hoorn Kersenboogerd – Leiden Centraal naar Den Haag Centraal (treinserie 3300) in plaats van de sprinter Amsterdam Centraal – Leiden Centraal (treinserie 4600).
- De andere lijnvoering in de avonduren ten behoeve van een goede aansluiting van sprinters op Leiden Centraal

Ook heeft u begrip voor het feit dat NS in het weekend de frequentie van de sprinters tussen Hoofddorp en Leiden Centraal verlaagt.

U vraagt aandacht voor de aansluitingen tussen bus en trein op station Veenendaal – De Klomp. De afgelopen jaren heeft NS de decentrale overheden en regionale vervoerders actief betrokken bij de uitwerking van de dienstregeling. Al vroegtijdig in het ontwikkelproces hebben wij dilemma's voorgelegd om uiteindelijk – gegeven de keuzes die gemaakt moeten worden als gevolg van infrastructurele beperkingen – de best mogelijke uitwerking te kunnen kiezen. NS en de regionale vervoerder blijven hierover goed in gesprek.

Ook informeert u naar het afhandelsscenario rond Driebergen-Zeist in het geval van een vertraagde ICE uit Duitsland en adviseert u de Sprinter naar Uitgeest voorrang te geven. Wij anticiperen op vertraagde situaties door het maken van scenario's bij vertragingen. Voor Dienstregeling 2022 worden er twee afhandelsscenario's gemaakt, waarbij wij zoveel prioriteren op zo min mogelijke (vervolg)vertraging voor de binnenlandse treindienst.

U maakt een terechte opmerking over het belang van reisinformatie, gezien de nieuwe lange lijnvoeringen die ontstaan als gevolg van de nieuwe tienminutentreinen. NS werkt aan een aanpassing van het reisinformatiesysteem, waarbij de routes van de treinen in relatie tot de eindbestemmingen duidelijker gecommuniceerd worden. Streven is om dit systeem voor de tienminutentrein Arnhem – Rotterdam per of zo snel mogelijk na ingang van Dienstregeling 2022 door te voeren, om daarna ook op andere treinseries deze wijziging te implementeren. NS informeert u separaat in de loop van 2021 over de wijzigingen van het reisinformatiesysteem.

In uw positieve advies over de frequentieverhoging van de Sprinters tussen Dordrecht en Rotterdam gaat u er vanuit dat de slechtere spreiding tussen Rotterdam en Den Haag zal worden opgelost als ook op dit traject de vijfde en zesde Sprinter gaat rijden. De ongunstigere intervalverdeling voor de Sprinterstations tussen Rotterdam en Den Haag is inderdaad een direct gevolg van tienminutentrein tussen Rotterdam en Schiphol. NS heeft de ambitie om per Dienstregeling 2025 ook de Sprinterdienst op het traject tussen Rotterdam en Den Haag te verhogen naar een tienminutendienst. Of onze ambitie daadwerkelijk in 2025 gerealiseerd kan worden, hangt af van de oplevering van de daarvoor benodigde infrastructuur (zoals de viersporigheid rond Delft) en voldoende reizigersaanbod.

Noord-Holland Noord

Uw positieve adviezen

U adviseert positief over:

- De wijziging van het patroon van de sprinter Hoorn – Alkmaar – Haarlem – Amsterdam Centraal. Door deze wijziging ontstaat in Hoorn een goede overstap op de intercity's van en naar Enkhuizen.
- De frequentieverhoging tussen Alkmaar en Haarlem.
- De frequentieverhoging van de sprinters in het weekend tussen Uitgeest en Amsterdam Centraal van twee naar vier keer per uur.
- Het bieden van een aansluiting in de vroege ochtend en avonduren op station Uitgeest.
- De uitbreiding van de frequentie van de sprinter tussen Haarlem Zandvoort aan Zee in de avonduren gedurende de zomermaanden.

Wijzigingen n.a.v. overgenomen adviezen

NS heeft diverse adviezen (gedeeltelijk of volledig) overgenomen. NS dankt u hartelijk voor deze adviezen en geeft een toelichting op de herstelacties die zijn uitgevoerd.

Herstel eerste Sprinter Schiphol – Den Haag

U adviseert negatief over het vervallen van de eerste sprinter op zondag tussen Schiphol Airport en Den Haag Centraal (treinnummer 4608) omdat hiermee de eerste reismogelijkheid voor reizigers een half uur later wordt. NS heeft deze trein naar aanleiding van uw advies nogmaals geanalyseerd. De trein wordt matig bezet, maar gezien de impact voor een specifieke groep forensen volgt NS uw advies en herstelt NS deze trein in de capaciteitsaanvraag. NS blijft het gebruik van deze trein wel monitoren.

Herstel laatste trein Hoorn – Alkmaar

U constateert dat de laatste trein van Hoorn via Alkmaar en Haarlem naar Amsterdam (treinnummer 4882, vertrek 00:06 uit Hoorn) niet is opgenomen in de tabellen. Deze trein is ten onrechte niet gespecificeerd. NS herstelt deze trein tussen Hoorn en Alkmaar, waar een aansluiting is op de laatste Sprinter richting Amsterdam Centraal (trein 4097). De laatste vertrekmogelijkheid richting Haarlem wordt een kwartier eerder dan huidig geboden.

Herstel avonduren Alkmaar – Hoorn

Voor het traject tussen Alkmaar en Hoorn hebt u een aantal adviezen voor de bediening in de avonduren, namelijk of in die periode een halfuurdienst te rijden of de trein een half uur later te rijden. NS volgt voor een deel uw advies, namelijk:

- NS rijdt de halfuurdienst een half uur later ten opzichte van de adviesaanvraag (namelijk tot en met 20:31 uur). Hiermee voldoet NS aan uw verzoek om een extra trein te rijden om 20:31 uur van Alkmaar naar Hoorn.
- Daarna rijdt de uurdienst op het andere halve uur, zodat in Heerhugowaard aansluiting wordt gegeven op de Intercity uit Den Helder.
- De laatste trein van Alkmaar naar Hoorn vertrekt om 23:31 uur (zondag tot en met donderdag) of om 00:31 uur (vrijdag en zaterdag). Op vrijdag en zaterdag sluit deze trein namelijk aan op een late Intercity richting Enkhuizen die alleen op die dagen rijdt.
- Er is geen voldoende vervoersvraag om in de avonduren op deze verbinding elk half uur een trein te rijden.

Herstel eerste verbinding op zondag Alkmaar – Hoorn

Ook voor de eerste verbinding op zondagochtend van Alkmaar richting Enkhuizen geeft u diverse adviezen, met name om de overstaptijd op zondagochtend in Hoorn te verkorten door een trein om 08:31 uur te rijden van Alkmaar naar Hoorn. NS neemt uw advies voor een deel over, namelijk:

- De eerste trein op zondag vanuit Alkmaar naar Hoorn zal om 08:31 vertrekken (zoals u adviseert), zodat deze in Hoorn goed aansluit richting Enkhuizen. Er is onvoldoende vervoersvraag om ook de trein van 08:01 uur vanuit Alkmaar naar Hoorn te blijven rijden.
- Gevolg van deze wijziging is dat de eerste reisverbinding van Alkmaar naar Hoorn een kwartier naar achter schuift ten opzichte van de huidige dienstregeling.

Herstel bediening op zaterdag en zondag Hoorn – Schiphol

In uw advies geeft u aan dat het op zaterdag en zondag een kwartier vroeger rijden van de eerste verbinding van Hoorn naar Schiphol Airport (treinnummer 3317 om 4.50 uur) mogelijk gunstig voor medewerkers op Schiphol, maar dat hiermee onbedoeld een belangrijke aansluiting vanuit Alkmaar (treinnummer 4019) wordt verbroken. Daarom adviseert u negatief. NS zal deze aansluiting daarom herstellen.

U adviseert negatief over het niet rijden van de sprinter van 8:45 uur van Hoorn Kersenboogerd naar Hoofddorp op zondag (treinnummer 3333) omdat hiermee een gat valt van anderhalf uur in de dienstregeling. NS neemt uw advies over en herstelt deze trein in de capaciteitsaanvraag.

Meer aansluitingen in de ochtend- en avonduren op station Uitgeest

Uw adviseert positief op het voorstel van NS om de Sprinter tussen Alkmaar en Haarlem in Uitgeest vijf minuten te laten wachten om zo een aansluiting te bieden op de Sprinters van en naar Zaandam. U adviseert om deze wijziging vaker dan in de adviesaanvraag vermeld door te voeren.

NS is het met u eens en heeft dit onderzocht op logistieke maakbaarheid. Resultaat is dat de aansluiting ook gerealiseerd is voor een deel van de treinen die u suggereerde (aansluitingen tussen de treinen 4812/4027 op zaterdag, 4816/4031 op zondag, 4818/4033 op zondag, 4862/4077 op maandag t/m zaterdag). De overige aansluitingen zijn niet maakbaar omdat op dat moment de Intercity Alkmaar – Maastricht (serie 800) rijdt.

Herstel eerste trein op zondag van Uitgeest naar Alkmaar, vroegere verbinding Haarlem - Uitgeest

Uw constateert terecht dat de eerste trein op zondag van Uitgeest naar Alkmaar erg laat vertrekt. Daarom heeft NS naar aanleiding van uw advies herstelacties doorgevoerd. NS rijdt ongeveer op het zelfde moment als in Dienstregeling 2021 een trein van Uitgeest naar Alkmaar, die wordt opgestart vanuit Haarlem (trein 4823) zodat de eerste trein van Haarlem naar Uitgeest in Dienstregeling 2022 zelfs een kwartier eerder vertrekt dan in Dienstregeling 2021. In Uitgeest is er een aansluiting vanuit de eerste trein uit Amsterdam Centraal via Zaandam.

Herstel eerste reismogelijkheid Amsterdam – Den Helder (en verder naar veerboot Texel)

U adviseert om de eerste aansluiting in Alkmaar vanuit Amsterdam richting Den Helder te herstellen, mede met het oog op de reizigers vanuit Amsterdam richting Texel. NS dankt u voor uw advies en is het met u eens dat dit hersteld moet worden.

De door u voorgestelde suggestie (vervroegen Sprinter 4008 naar Uitgeest en doorrijden naar Alkmaar) is logistiek mogelijk, maar betekent nog steeds een overstap voor de reizigers richting Den Helder. Daarom heeft NS een klantvriendelijkere oplossing verwerkt in de capaciteitsaanvraag door het rijden van een trein Amsterdam Centraal – Den Helder die op alle tussengelegen stations gaat stoppen (trein 3008 ter vervanging van trein 4008). Hiermee biedt NS een rechtstreekse vroege verbinding. Reizigers richting de veerboot naar Texel hoeven dan niet meer onnodig over te stappen.

Overige adviezen

Frequentieverhoging Amsterdam – Uitgeest

U adviseert positief op de frequentie-uitbreiding tussen Amsterdam en Uitgeest en adviseert nog een stap verder te gaan door frequentieverhoging in de avonduren. Ook vraagt u een vijfde en zesde Sprinter tijdens de spitsturen te rijden.

NS herkent de ambities van Amsterdam om de binnenstad autoluw te maken. Dit betekent dat we de komende jaren de vervoersvraag goed moeten monitoren om de reizigers goed van deur-tot-deur te brengen. Momenteel zien we geen aanleiding om de kwartierdienst tot later in de avond te rijden. Hiervoor zijn er nog te weinig reizigers. Mocht uit monitoring blijken dat het wel noodzakelijk is om de kwartierdienst langer te continueren, dan zal NS dit overwegen.

Momenteel is er ook nog geen aanleiding voor een vijfde en zesde Sprinter per uur. NS, ProRail en het ministerie van IenW studeren naar de mogelijkheden van frequentieverhogingen gedurende de verbouwing van Amsterdam Centraal. Dit is echter niet gemakkelijk te realiseren.

Laatste verbinding Enkhuizen – Alkmaar

Met betrekking tot de laatste verbinding op vrijdag en zaterdag vanuit Enkhuizen naar Alkmaar adviseert u een laatste trein om 00:09 uur te laten vertrekken. Uit analyse blijkt dat de bezetting van de laatste treinen al minimaal is en dat deze trein geen toegevoegde waarde heeft. De laatste reguliere trein vanuit Hoorn rijdt overigens in Dienstregeling 2022 al een kwartier later dan in Dienstregeling 2021.

Spitstreinen Alkmaar – Den Helder

U vraagt om enkele spitstreinen ten noorden van Alkmaar toch te blijven rijden. In gezamenlijkheid heeft NS samen met partijen gekeken naar de mogelijkheden om de treindienst het beste aan te op de markt vraag, ook met het oog op het betaalbaar houden van het treinkaartje. We herkennen uw zorg en daarom blijft NS in gesprek om in de toekomst (wanneer het reizigersaanbod aantrekt) een passend aanbod te blijven realiseren. De bezetting van de Intercity's in de spits tussen Den Helder en Alkmaar geeft geen aanleiding om deze spitstreinen toch te behouden. De betreffende trein 831 die u suggereert is inderdaad de drukste trein en daarom rijdt NS deze trein vanaf het punt waarop de reizigersvraag aanwezig is, namelijk vanaf Schagen. Tussen Den Helder en Schagen is het reizigersaanbod onvoldoende.

Inpassing Sprinter Hoofddorp – Hoorn

U merkt op dat de gewijzigde tijddigging van de Sprinter Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd tot een aantal nadelen leidt en geeft een aantal mogelijkheden om nadelen te beperken. NS gaat hier graag op in:

- Uw eerste suggestie is een extra stop van de spits-Intercity tussen Amsterdam en Enkhuizen (serie 4500). Op dit moment laat de dienstregeling dit niet toe. NS vindt het idee van een extra stop van deze treinserie op een station tussen Amsterdam Sloterdijk en Hoorn echter wel interessant en bekijkt of dit voor een later moment mogelijk en wenselijk is.
- Uw tweede suggestie nemen wij niet over. De overstap vanuit de richting Alkmaar (serie 3000) op de Sprinter richting Hoofddorp is in Zaandam namelijk tien minuten en volstaat.
- Uw derde suggestie m.b.t. het rijden van een extra Sprinter Uitgeest – Schiphol is niet passend in de dienstregeling (conflicten met goederentreinen en internationale treinen) en ook niet toekomstvast.

Eerste verbinding Haarlem – Amsterdam

U adviseert een extra vroege verbinding toe te voegen vanuit Haarlem (vertrektijd rond 5:30 uur) naar Amsterdam Centraal. De constatering dat de eerste trein in Dienstregeling zeven minuten later vertrekt dan in Dienstregeling 2022 is terecht. Echter, gezien de hoeveelheid reizigers ziet NS geen reden om een extra trein toe te voegen.

In aanvulling op de hierboven genoemde wijzigingen besluit NS conform adviesaanvraag.

Frequentieverhoging Utrecht – Leiden

U adviseert positief over de frequentieverhoging tussen Leiden, Alphen en Utrecht en over de versnelling van de Sprinter Den Haag – Utrecht op werkdagen overdag.

U adviseert om de Sprinter Leiden – Houten Castellum in de tegenspitsrichting te laten stoppen op de tussengelegen stations. NS heeft dit onderzocht, maar hiervoor is onvoldoende rijtijd beschikbaar.

NS besluit conform adviesaanvraag.

Frequentieverhoging Zwolle – Leeuwarden

U adviseert positief over het doorrijden van de Sprinter Leeuwarden – Meppel naar Zwolle en over het versnellen van deze Sprinter.

Wel stelt u nog enkele vragen over de dienstregeling in relatie tot de brugopening. Gegeven de vijf beweegbare bruggen tussen Meppel en Leeuwarden is doorontwikkeling van de dienstregeling op dit baanvak uiterst complex. Voor Dienstregeling 2022 hebben wij alles uit de kast moeten halen om een – voor alle partijen – acceptabele dienstregeling te realiseren. Wij herkennen het door u aangestipte punt dat de brugopening van de brug over het Harinxmakanaal krap is. Dit is door ProRail geaccordeerd in de voorfase.

NS blijft in gesprek over de ambities op het traject tussen Meppel en Leeuwarden. Aangezien het baanvak als gevolg van de ambities en de beperkingen als gevolg van de beweegbare dreigt te raken, zijn wij - afhankelijk van de capaciteitsverdeling door ProRail - voornemens een overbelastverklaring aan te vragen.

NS besluit conform adviesaanvraag.

Zwolle – Groningen

U adviseert positief over de versnelling van de sprinter Groningen – Zwolle. Wel vraagt u aandacht voor het behoud van alle aansluitingen in Groningen tijdens de verbouwing van dit station. Ook adviseert u frequentieverhoging op zondag te onderzoeken.

NS, ProRail en Arriva spannen zich in om de aansluitingen in Groningen tijdens de verbouwing te behouden. Momenteel is het (verwachte) reizigersaanbod op dit traject op zondag onvoldoende om meer treinen te rijden. NS blijft dit monitoren.

NS besluit conform adviesaanvraag.

Versnelling Zeeland

U adviseert positief over de introductie van een snelle Intercity Roosendaal – Vlissingen op werkdagen.

Daarnaast wenst u dat het Rijk, de provincie Zeeland en NS ook kijken naar een verdubbeling van de frequentie van de snelle Intercity en de introductie van de snelle Intercity in het weekend, mede in relatie tot de verbindingen tussen Zeeland en Breda. De snelle intercity tussen Zeeland en de Randstad is een eerste stap in de verbetering van de treindienst, zoals besproken tussen Rijk en de provincie Zeeland in het kader van de compensatieregeling naar aanleiding van het niet doorgaan van de komst van een marinierskazerne. Het ministerie van IenW, ProRail, de Provincie Zeeland en NS onderzoeken momenteel mogelijk vervolgstappen, waarbij ook samenhang is met eerdere studie "Toekomstbeeld OV" en de regionale uitwerking "Zuidelijke hink-stap-sprong". In dit onderzoek wordt naast onder andere frequentie, reistijd en overstappen ook naar bedieningsperiode van de verbeteringen gekeken. In deze studie zal ook naar de verbinding tussen Zeeland en Breda (en verder) gekeken worden.

Ook vraagt u of het mogelijk is dat de snelle Intercity in Roosendaal aansluit op de Intercity van en naar Zwolle en indien niet haalbaar of de overstaptijd in Roosendaal tussen de snelle Intercity en de Sprinter van en naar Roosendaal kan worden verkort. NS heeft hiernaar gekeken. Het realiseren van gevraagde aansluiting zou een vertraging van drie minuten of meer voor zowel de snelle Intercity als de Sprinter opleveren in beide richtingen. Daarmee valt de reistijdwinst Vlissingen-Randstad terug naar minder dan vijftien minuten in plaats van de voorgestelde achttien minute, terwijl in de afspraken tussen Rijk en Zeeland juist naar een reistijdwinst van richting de twintig minuten wordt gevraagd. De belangrijkste overstapstroom op Roosendaal richting Breda wordt gevormd door reizigers uit Bergen op Zoom. Voor deze reizigers heeft de snelle Intercity geen meerwaarde. Daarom is ons inziens ons voorstel per saldo het beste voor de reizigers.

Uw voorstel om de Sprinter Roosendaal – Vlissingen twee minuten te verschuiven zou betekenen dat de overstap tussen Zeeland en Breda drie minuten in plaats van vijf minuten wordt. Dit is erg krap en reizigers en regionale reizigersorganisaties hebben juist gevraagd voor een ruimere overstap. Ook is de dienstregeling van Sprinter geoptimaliseerd om in Goes goede aansluitmogelijkheden op het regionale busnetwerk te bieden.

Ten slotte verzoekt u om een snelle Intercity om 6:40 uur te rijden en als gevolg daarvan de dienstregeling van de Intercity en Sprinter tussen 5:00 en 6:30 uur aan te passen. NS heeft hiernaar gekeken, maar dit is niet mogelijk in verband met goederentreinen waardoor de snelle Intercity's op het andere half uur moeten rijden.

Alles overwegende besluit NS daarom conform adviesaanvraag.

Intercity Brussel

U adviseert positief over het voornemen om alle intercity's naar Brussel te starten en eindigen op station Amsterdam Centraal.

Aanvullend adviseert u om in de ochtend de dienstregeling uit te breiden tussen Breda en Brussel. Op dit moment is dat logistiek niet maakbaar gezien de materieelomloop en de plek waar het materieel onderhoud heeft. Daarnaast vergt het toevoegen van frequenties overeenstemming met NMBS. Uw wens zal worden meegenomen in toekomstige gesprekken met NMBS.

Ook verzoekt u in Breda een korte aansluiting te realiseren vanuit Brussel richting Zwolle. Uit overleg met NMBS en InfraBel is het helaas niet mogelijk gebleken de grenstijd van de IC Brussel aan te passen. Als gevolg daarvan is het ook niet mogelijk om de dienstregeling in Breda aan te passen, mede vanwege de door u genoemde goederentreinen.

NS besluit conform adviesaanvraag.

ICE

Tijdens omleidingen via Venlo stoppen enkele ICE's in de daluren niet in Köln Hbf maar in Ehrenfeld en u adviseert NS te onderzoeken of deze ICE's toch in Köln Hbf kunnen halteren. Uw advies is ook een uitdrukkelijke wens van DB en NS. Helaas is dit logistiek niet maakbaar gebleken. Ook uw verzoek om gedurende omleidingen in Eindhoven te halteren, is door NS uitgebreid onderzocht maar is helaas niet passend in de dienstregeling te krijgen. Op momenten dat de ICE wordt omgeleid en de Intercity Eindhoven – Venlo afwijkend rijdt, zal dit in onze dienstregelingsinformatie worden verwerkt.

Ook pleit u voor het verhogen van de frequentie van de ICE-treinen tussen Amsterdam en Duitsland. Helaas is de beschikbaarheid van voldoende ICE-3M materieel nog een obstakel om de frequentie uit te breiden. NS en DB voeren een studie uit naar mogelijkheden om de treindienst te intensiveren en te versnellen. Hiervan is de beschikbaarheid van nieuw geschikt materieel randvoorwaardelijk.

NS besluit conform adviesaanvraag.

Thalys

U adviseert om lege ritten open te stellen voor reizigers, zodat er meer reismogelijkheden ontstaan. Op de momenten dat er lege ritten rijden, is er onvoldoende reizigersaanbod om deze voor reizigers open te stellen. Het openstellen betekent ook extra kosten vanwege de beschikbaarheid van voldoende treinpersoneel. Deze kosten wegen niet op tegen de opbrengsten.

Daarnaast adviseert u om de Thalys naar Disneyland te rijden als het park weer opent. NS is in overleg met Thalys en met het ministerie van V&W over de bediening in 2022.

Eurostar

U vraagt om de verbinding vanuit Lille Europa richting Nederland open te stellen. NS gaat hierover in gesprek met Eurostar.

Daarnaast vraagt u in toekomstige adviesaanvragen verdere reismogelijkheden op te nemen richting België en Frankrijk. Gezien de dynamiek van de internationale capaciteitsaanvragen is dit niet goed mogelijk, daarnaast volstaat voor NS de reguliere tabellen.

Roosendaal – Antwerpen

U heeft een aantal vragen gesteld over de frequentie-uitbreiding van de treindienst Roosendaal - Antwerpen. Op dit moment zijn wij in afwachting van een besluit van de Staatssecretaris over daarvoor noodzakelijke infrastructurele maatregelen in Roosendaal (die in tegenstelling tot uw aanname niet al zijn ingepland). Tot die tijd kunnen we geen uitsluitsel geven.

Zoals eerder aangegeven is de versnelling van de bestaande stoptrein in België niet mogelijk gezien de inpassing in de Belgische dienstregeling.

U adviseert positief over het gelijk trekken van de dienstregeling op werkdagen en het weekend. Hierdoor is de dienstregeling voor reizigers vereenvoudigd.

Daarentegen adviseert u negatief over het voornemen om de eerste trein uit Roosendaal naar Antwerpen een half uur later te laten rijden. U adviseert om de eerste trein van Roosendaal naar Antwerpen om 6:52 uur te rijden. NS neemt uw advies niet over. Ten eerste is het logistiek niet mogelijk om een trein van 6:52 uur van Roosendaal naar Antwerpen te rijden, omdat in België op dat tijdstip een andere trein rijdt. Ten tweede zijn er op dat tijdstip internationale goederentreinen. Ten derde ontstaat er dan een gat van anderhalf uur tussen de eerste en de tweede trein, dit vindt NS niet wenselijk.

NS besluit conform adviesaanvraag.

Sprinter Roosendaal – Dordrecht

U adviseert positief op het verschuiven van het patroon van de Sprinter Roosendaal – Dordrecht. Ook adviseert u te onderzoeken of er op zaterdag voldoende markt is om deze Sprinter twee keer per uur te rijden. NS heeft de reizigersaantallen geanalyseerd en op basis hiervan geconcludeerd dat de reizigersaantallen onvoldoende zijn voor een frequentieverhoging. Ook merkt u op dat de betreffende Sprinter een lage punctualiteit zou kennen. NS spant zich tot het uiterste om de punctualiteit voor alle treindiensten te verbeteren. De door u geschetste punctualiteitsverslechtering herkennen wij niet.

NS besluit conform adviesaanvraag.

Risico's als gevolg van capaciteitsverdeling door ProRail

U stelt dat NS als terugvalvariant ook de huidige dienstregeling zou moeten overwegen, mocht de aangevraagde capaciteit voor dienstregeling in Noord-Holland niet zoals gewenst verdeeld worden. De huidige dienstregeling continueren betekent dat knoop Hoorn niet hersteld kan worden en dat de situatie zoals deze nu is met lange overstappen in het dal blijft. Dat vindt NS niet wenselijk. Tegelijkertijd wil NS wel de overige wijzigingen in Noord-Holland uitvoeren.

NS heeft daarom de dienstregeling voor Noord-Holland aangevraagd die is afgestemd met de regionale stakeholders conform de adviesaanvraag. ProRail zal conform het reguliere proces de capaciteit verdelen tussen goederenvervoerders en NS.

Ten slotte vraagt u of NS een overbelastverklaring zal indienen indien sommige tienminutentreinen niet kunnen rijden als gevolg van goederentreinen. Mocht NS de gevraagde capaciteit voor de Intercity's niet volledig verdeeld krijgen, dan zullen wij ProRail verzoeken om een overbelastverklaring voor dit baanvak.

Ten slotte

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. van der Tak', written over a horizontal line. The signature is stylized and somewhat abstract.

Jacco van der Tak
Directeur Communicatie & Corporate Affairs