

Adviesaanvraag Nederlandse Spoorwegen Dienstregeling 2020

Datum: 1 februari 2019

kenmerk NS: CC/PA/TD-844

Telefoon: 06 - 23 06 89 43

E-mail: Thijs.Douma@ns.nl

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Graag vraag ik uw advies over de dienstregelingswijzigingen die NS voornemens is door te voeren per 15 december 2019 ("Dienstregeling 2020"). In de afgelopen periode hebben wij met elkaar gesproken over de plannen voor de Dienstregeling 2020. Conform de afspraken in de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet 2015-2025, consulteert NS u nu ook formeel over deze plannen.

Elk jaar ontwerpt NS een nieuwe dienstregeling, met als doel de reiziger nog sneller en betrouwbaarder op zijn bestemming te brengen. De dienstregeling is namelijk de basis van de deur-tot-deur reis waarbij de marktvraag (reizigersstroom) het startpunt is van het ontwerp. Dienstregeling 2020 heeft als basis de vorige dienstregelingen (2017-2019).

Ik vraag u uiterlijk 15 maart 2019 te reageren met een advies. Dit is van belang om tijdig een afgewogen capaciteitsaanvraag te kunnen doen bij ProRail. U wordt geïnformeerd hoe uw advies is verwerkt.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zie uw advies graag tegemoet. Uiteraard zijn wij bereid eventuele vragen te beantwoorden of een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

Jakko van der Tak, Directeur Communicatie en Corporate Affairs.

Laan van Puntenburg 100, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht.

Bijlagen: Adviesaanvraag Dienstregeling 2020

Bijlage: adviesaanvraag dienstregeling 2020

Basisuurpatronen dienstregeling 2020

1. Inleiding

Elk jaar ontwerpt NS een nieuwe dienstregeling, met als doel de reiziger nog sneller en betrouwbaarder op zijn bestemming te brengen. De dienstregeling is namelijk de basis van de deur-tot-deur reis waarbij de marktvraag (reizigersstroom) het startpunt is van het ontwerp. In dit document beschrijft NS de plannen voor Dienstregeling 2020.

1.1 Dienstregeling op hoofdlijnen

Op zondag 15 december 2019 gaat de Dienstregeling 2020 in. Deze dienstregeling heeft als basis de vorige dienstregelingen (2017-2019). NS gebruikt Dienstregeling 2020 om op enkele trajecten kwaliteitsverbeteringen door te voeren, namelijk:

- Rond Amersfoort verhoogt NS de frequentie en de zitplaatskans, krijgt de reiziger meer (gewenste) rechtstreekse verbindingen en verkort NS reistijden;
- In het Noorden verkort NS reistijden op de Sprintertrajecten Groningen – Zwolle en Leeuwarden - Zwolle;
- De dienstregeling wordt nauwkeuriger gepland, waardoor de betrouwbaarheid van de dienstregeling verbetert en reistijden worden verkort.

De kwaliteitsverbeteringen zijn onder andere mogelijk door de instroom van nieuw Sprintermaterieel, de Sprinter Nieuwe Generatie. Dit materieel kan namelijk vlotter optrekken en afremmen, waardoor NS de infrastructuur nog beter kan benutten.

Meer Intercity's tussen Utrecht en Amersfoort en meer rechtstreekse verbindingen

Reizigers hebben behoefte aan meer (rechtstreeks) verbindingen tussen Utrecht, Amersfoort en Deventer. NS kan in de dienstregeling 2020 hier aan tegemoet komen. NS wil tussen Utrecht en Amersfoort meer Intercity's rijden door de frequentie te verhogen van vier naar zes Intercity's per uur. Hierdoor ontstaat extra capaciteit en verhoogt NS de zitplaatskans.

De twee extra Intercity's zullen in Utrecht doorrijden van en naar Den Haag Centraal en in Amersfoort in de spits doorrijden naar Apeldoorn en Deventer (in plaats van de Intercity Amsterdam – Amersfoort). Daarnaast blijven de Intercity's Enschede – Schiphol (één keer per uur) en Enschede – Den Haag Centraal (één keer per uur) rijden. Samen met de Intercity Berlijn blijven de rechtstreekse verbindingen tussen Oost-Nederland en de regio Amsterdam behouden.

Meer treinen tussen Harderwijk en Amersfoort

Ook tussen Amersfoort en Harderwijk wil NS de frequentie voor reizigers verhogen. Dit kan door de instroom van nieuw Sprintermaterieel. In de spits wil NS (in de drukste richting) extra treinen

rijden tussen Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort. Deze geven in Amersfoort goede aansluitingen op de Intercity's richting Utrecht Centraal en Schiphol Airport.

Reistijdverkorting Noord-Nederland

Door de instroom van nieuw Sprintermaterieel verkort NS de reistijden in Noord-Nederland. Reizigers tussen Groningen en Zwolle en tussen Leeuwarden en Meppel zijn per Sprinter sneller op hun bestemming. In combinatie met de aanpassing van de dienstregeling van de Sprinter Leeuwarden – Meppel zullen veel reizigers uit het Noorden tot tien minuten sneller van en naar de Randstad kunnen reizen.

1.2 Samenwerking

NS heeft gedurende het ontwerp van Dienstregeling 2020 met decentrale overheden en consumentenorganisaties in het Locov gesproken over de uitgangspunten en mogelijke dilemma's:

- De frequentieverhoging van en naar Harderwijk is een wens van decentrale overheden en consumentenorganisaties. NS kan nu door het snellere materieel hier (een eerste) invulling aan geven. NS heeft uitgebreid met overheden en reizigersorganisaties gesproken over de uitwerking rond Amersfoort.
- De dienstregelingswijziging van de Sprinter tussen Leeuwarden en Meppel is een verzoek van de OV- en Spoortafel Noord Nederland aan NS en ProRail en is uitgebreid besproken met de betreffende deelnemende partijen.
- Met de consumentenorganisaties in het Locov is gesproken over de uitgangspunten en ideeën voor Dienstregeling 2020 en de mogelijke dilemma's, zodat deze konden worden meegenomen in de ontwerpfase. Een aantal voorbeelden hiervan zijn:
 - De consumentenorganisaties wilden graag een soepele (cross-platform) overstap in Amersfoort op de verbinding Deventer – Amsterdam Centraal. NS heeft deze kunnen verwerken (zie hoofdstuk 2.2.).
 - Ook adviseerden de consumentenorganisaties NS om op stranddagen vier rechtstreekse treinen kunnen rijden tussen Amsterdam en Zandvoort aan Zee. NS heeft deze wens niet kunnen realiseren, maar heeft wel een alternatieve verbetering uitgewerkt (zie hoofdstuk 5.4.).
 - Het verbeteren van de aansluitingen in Geldermalsen en Elst is een wens voortkomend uit Dienstregeling 2018. In Dienstregeling 2020 zijn de omstandigheden (namelijk de infrastructuur en de landelijke dienstregelingsstructuur) niet gewijzigd, waardoor er geen verbetering mogelijk is. NS neemt deze wens mee naar Dienstregeling 2021.

NS heeft de voorstellen voor Dienstregeling 2020 ook met alle andere reizigersvervoerders op het spoor gedeeld. Andere vervoerders, ProRail en NS hebben zich ingespannen om tijdens het voorbereiden van de capaciteitsaanvraag (de zogenaamde BU-fase onder leiding van ProRail) alle treindiensten zo goed mogelijk in te passen en waar mogelijk zinvolle aansluitingen te bieden.

Regionale vervoerders (bus/tram/metro/veerdiensten) en hun concessieverleners zijn en worden via regionale overleggen geïnformeerd over de voorgestelde wijzigingen. In voorkomende gevallen is nog aanvullend overleg tussen NS en regionale vervoerders geweest. Deze adviesaanvraag inclusief bijlagen wordt simultaan aan deze vervoerders verstrekt.

1.3 Reizigerseffecten

NS beschrijft de voorgenomen wijzigingen per Dienstregeling 2020 in vergelijking met Dienstregeling 2019. In de toelichting wordt vermeld op hoeveel reizen wijzigingen effect hebben. Genoemde aantallen zijn reizen per gemiddelde werkdag, beide richtingen opgeteld (tenzij anders vermeld). Ten behoeve van de leesbaarheid wordt ook de term "reizigers" gebruikt. Hier wordt altijd het aantal reizen bedoeld. Iemand die 's ochtends heen en 's avonds terug reist maakt twee reizen. De genoemde aantallen zijn gebaseerd op de vervoersomvang 2017, het meest recente jaar waarvoor realisatiecijfers beschikbaar zijn. In principe gelden beschreven wijzigingen (reistijden en overstaptijden) in beide richtingen. Als de tegenrichting afwijkt, meldt NS dit expliciet.

1.4 Voorbehoud

De informatie in deze adviesaanvraag geeft de meest actuele inzichten weer van de voorgenomen capaciteitsaanvraag van NS aan ProRail voor de Dienstregeling 2020. In april 2019 dient NS de definitieve capaciteitsaanvraag bij ProRail in. Vanaf april 2019 zal ProRail de capaciteit verdelen en waar nodig aanpassen indien er sprake is van conflicterende wensen tussen vervoerders en/of de infrabeheerder.

Het realiseren van de voorgenomen dienstregeling en de in deze adviesaanvraag beschreven effecten zijn onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2019. Pas na de verdeling van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden. In hoofdstuk 7 is opgenomen waar op dit moment nog conflicten aanwezig zijn en waar dus als gevolg van de capaciteitsverdeling door ProRail mogelijk aanpassingen verwacht worden. Ook moet een aantal afspraken dat randvoorwaardelijk is voor de voorgenomen dienstregeling van NS nog gehard worden (zie hoofdstuk 7).

In de grafieken in de bijlage zijn ook treindiensten van andere vervoerders opgenomen. Deze informatie is louter indicatief, hier kunnen geen rechten aan ontleend worden.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 en 3 worden de belangrijkste wijzigingen in het binnenlandse deel van dienstregeling 2019 toegelicht. De internationale ontwikkelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 beschrijft NS kleinere wijzigingen. Hoofdstuk 6 beschrijft de totale klantwaarde van alle voorgenomen wijzigingen. Ten slotte gaat NS in hoofdstuk 7 in op het proces na de capaciteitsaanvraag en mogelijke risico's. Wat betreft de precieze daguitwerking, wordt verwezen naar de grafieken en tabellen in de bijlage.

2. Meer Intercity's en Sprinters rond Amersfoort

2.1 aanleiding

NS wil tussen Utrecht Centraal en Amersfoort tussen Harderwijk en Amersfoort de dienstverlening verbeteren, zodat reizigers meer (rechtstreekse) reismogelijkheden krijgen en de capaciteit wordt vergroot.

NS had al eerder de ambitie om op beide trajecten een kwaliteitsverbetering door te voeren. De instroom van nieuw sneller Sprintermaterieel maakt het mogelijk om in Dienstregeling 2020 deze verbeteringen door te voeren.

2.2 Meer Intercity's tussen Utrecht en Amersfoort en meer rechtstreekse verbindingen

NS wil tussen Utrecht en Amersfoort de frequentie verhogen van vier naar zes Intercity's per uur. Door het toevoegen van twee extra Intercity's ontstaan meer reismogelijkheden en extra capaciteit voor onze reizigers, waardoor de zitplaatskans stijgt.

De twee extra Intercity's rijden in Utrecht door van en naar Den Haag Centraal. Hiermee stijgt het aantal rechtstreekse Intercity's tussen Den Haag Centraal en Amersfoort van twee naar vier per uur.

NS kiest ervoor om de twee extra Intercity's per uur tussen Utrecht en Amersfoort ook overdag (tussen de ochtend- en avondspits) te rijden, zodat reizigers ook tussen de spitsen profiteren van meer treinen en meer rechtstreekse verbindingen.

Daarnaast constateerde NS dat de vervoersvraag tussen Deventer en Apeldoorn en tussen Utrecht Centraal en verder naar Rotterdam en Den Haag groter is dan de vervoersvraag tussen Deventer en Apeldoorn en de regio Amsterdam. Echter, in Dienstregeling 2019 rijdt er maar één rechtstreekse Intercity per uur tussen Deventer, Apeldoorn en Utrecht. Daarom stelt NS voor om de vijfde en zesde Intercity tussen Amersfoort en Utrecht Centraal (doorrijdend van en naar Den Haag Centraal) in de spits door te rijden naar Apeldoorn en Deventer, in plaats van de Intercity van en naar Amsterdam Centraal.

Het aantal rechtstreekse Intercity's tussen Deventer en Apeldoorn en Utrecht Centraal, Gouda en Den Haag Centraal stijgt hiermee in de spits van één naar drie treinen per uur. Dit voldoet aan een grote behoefte van reizigers van en naar Deventer en Apeldoorn. Er reizen namelijk veel forensen en studenten tussen Deventer, Apeldoorn en Utrecht. NS verwacht dat de trein aantrekkelijker wordt doordat NS beter inspeelt op de gewenste reismogelijkheden én omdat de zitplaatskans stijgt doordat reizigers zich spreiden over het grotere aantal rechtstreekse treinen.

De Intercitytreindienst naar Amsterdam Centraal rijdt in de spits van en tot Amersfoort. Reizigers tussen Deventer en Apeldoorn en Amsterdam Centraal kunnen in Amersfoort cross-platform overstappen. Hierdoor blijft de reistijd tussen Deventer en Amsterdam Centraal gelijk. Op het moment dat de Intercity Berlijn rijdt, blijft de verbinding Amsterdam Centraal – Deventer rechtstreeks.

De huidige lijnvoering vanuit Enschede (namelijk 1x/uur Enschede – Schiphol en 1x/uur Enschede – Den Haag Centraal) blijft de gehele dag ongewijzigd. Vanuit Apeldoorn en Deventer blijven de rechtstreekse reismogelijkheden van en naar Amsterdam Zuid dus bestaan, ook in de spits. Sinds de opening van de Amsterdamse Noord-Zuid-Metrolijn is Amsterdam Zuid een aantrekkelijker overstapstation voor reizigers van en naar de Amsterdamse binnenstad geworden.

In de daluren blijft de dienstregeling tussen Deventer, Apeldoorn, Amersfoort en Amsterdam ongewijzigd: één keer per uur rijdt er een rechtstreekse trein tussen Amsterdam Centraal en Deventer (hetzij de Intercity Berlijn, hetzij een binnenlandse trein). Dit heeft enerzijds te maken met de route van de Intercity Berlijn en anderzijds met de marktvraag in de daluren waarbij NS prefereert om op die momenten zoveel mogelijk verschillende rechtstreekse verbindingen aan te bieden. Dit voorziet in de behoefte van de sociaal-recreatieve reiziger.

2.3 Meer Sprinters tussen Amersfoort en Harderwijk

De instroom van nieuw Sprintermaterieel maakt het mogelijk om de frequentie op dit traject uit te breiden, zodat reizigers meer en snellere reismogelijkheden krijgen.

NS wil extra treinen tussen Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort rijden in de spitsrichting (in de ochtendspits richting Amersfoort en in de avondspits richting Harderwijk). Deze trein rijdt vier keer in de ochtendspits richting Amersfoort en vier keer in de avondspits richting Harderwijk. In Amersfoort sluiten deze extra treinen aan op de Intercity's naar Utrecht Centraal en Schiphol Airport. Door de beperkte capaciteit op dit traject, is het enkel mogelijk om deze extra treinen in de spitsrichting te rijden en alleen te stoppen op de stations Harderwijk, Nijkerk en Amersfoort. Het vervoersaanbod tussen Harderwijk en Amersfoort is bepalend geweest voor de momenten waarop deze treinen in de spits rijden.

Reizigers op de stations Harderwijk en Nijkerk krijgen hierdoor per uur vier reismogelijkheden naar Amersfoort (rechtstreeks) en in de richting Utrecht Centraal en Schiphol Airport (deels met overstap).

Door het nieuwe snellere materieel kan NS ook de Sprinter Zwolle – Utrecht Centraal met twee tot drie minuten versnellen.

2.4 Aanpassingen om extra treindiensten mogelijk te maken

Het inpassen van extra treindiensten op station Amersfoort maakt kleine aanpassingen in de dienstregeling noodzakelijk. De reistijd van de Intercity tussen Zwolle en Utrecht Centraal is ten opzichte van Dienstregeling 2019 één minuut langer. De reistijd is daarmee weer conform Dienstregeling 2018.

Op Utrecht Centraal vervalt de mogelijkheid om vanuit Groningen, Leeuwarden en Zwolle over te stappen op de Intercity richting Den Haag Centraal. De snelste reis van Groningen, Leeuwarden en Zwolle naar Den Haag Centraal wordt dan met een rechtstreekse Intercity via de Hanzelijn geboden. In de huidige situatie (Dienstregeling 2019) is de overstap te Utrecht wel mogelijk, maar nu al kiest ruim 80 procent van de reizigers voor de treindienst via de Hanzelijn omdat zij daarmee

rechtstreeks naar Den Haag Centraal kunnen reizen en de reistijdwinst met een overstap vijf minuten bedraagt.

Daarnaast zal de Intercity van Schiphol naar Amersfoort Schothorst in Amersfoort geen lange haltering meer hebben. Dit betekent dat reizigers van Schiphol naar Amersfoort Schothorst één keer per uur vijf minuten sneller op hun eindbestemming zijn. Reizigers van Utrecht Centraal naar Amersfoort Schothorst krijgen één keer per uur een langere reistijd van ongeveer zes minuten. De overstappen Schiphol/Utrecht-Enschede blijven conform huidig en op hetzelfde perron.

2.5 Belangrijkste reizigerseffecten van deze voorstellen

Positief:

- Ongeveer 15.000 reizigers per dag profiteren van de frequentieverhoging naar zes Intercity's per uur tussen Utrecht en Amersfoort.
- In de spits profiteren ongeveer circa 1.000 reizigers van de extra rechtstreekse verbindingen tussen Deventer, Apeldoorn, Amersfoort enerzijds en Utrecht en Den Haag Centraal anderzijds.
- In Harderwijk en Nijkerk hebben ruim 600 reizigers in de ochtendspits en ruim 600 reizigers in de avondspits meer reismogelijkheden (tot vier keer per uur) en een tot tien minuten snellere reistijd naar Amersfoort en verder richting Utrecht;
- Door inzet nieuw en sneller materieel wordt de Sprinterdienst Zwolle-Amersfoort twee tot drie minuten sneller.

Negatief:

- In spitsuren vervalt de rechtstreekse verbinding van Deventer en Apeldoorn naar Amsterdam Centraal. De reistijd blijft hetzelfde, maar reizigers stappen in Amersfoort over. Dit treft circa 400 reizigers in de ochtend- en avondspits.
- De reistijd tussen Noord Nederland en Utrecht wordt één minuut langer dan in Dienstregeling 2019 en gelijk aan Dienstregeling 2018. Dit treft circa 3.000 reizigers per dag.
- De snelste reis van Groningen, Leeuwarden en Zwolle naar Den Haag Centraal wordt met een rechtstreekse Intercity via de Hanzelijn geboden. In de huidige situatie (Dienstregeling 2019) is de overstap te Utrecht wel mogelijk, maar kiest al ruim tachtig procent van de circa 1.000 reizigers voor de rechtstreekse treindienst via de Hanzelijn.

3 Versnellen reistijden in Noord-Nederland

Door de eerder genoemde inzet van nieuw Sprintermaterieel kan NS ook de reistijden in Noord-Nederland versnellen.

3.1 Versnelling Sprinter Zwolle - Groningen

NS versnelt de Sprinter tussen Zwolle en Groningen met maximaal vier minuten. Reizigers tussen bijvoorbeeld Groningen en Hoogeveen zijn hierdoor twee minuten sneller en tussen Hoogeveen en Zwolle één minuut sneller. Op een gemiddelde werkdag profiteren ongeveer 12.000 reizigers die de Sprinter Zwolle-Groningen gebruiken.

De structuur van de dienstregeling en aansluitingen in zowel Groningen als Zwolle wijzigen niet.

Door de inzet van het nieuwe Sprintermaterieel versnelt NS ook de spitspendel tussen Groningen en Assen met één minuut. Ook verbetert NS de verdeling van de treinen over het uur tussen Groningen en Assen, waardoor de wachttijd voor reizigers wordt verkort.

3.2 Versnelling Sprinter Meppel – Leeuwarden en kortere reistijd naar Zwolle

Door de inzet van nieuw Sprintermaterieel versnelt NS de Sprinter tussen Meppel en Leeuwarden met één tot vier minuten.

Daarnaast hebben de leden van de OV- en Spoortafel Noord Nederland aan NS en ProRail gevraagd – na het gezamenlijk uitwerken van verschillende varianten – om de dienstregeling van de Sprinter te wijzigen ten gunste van de knoop Meppel. Hierdoor wordt de overstap tussen de Sprinter Leeuwarden – Meppel en de treinen van/naar Zwolle verkort van twintig naar vier minuten.

Reizigers tussen bijvoorbeeld Wolvega en Zwolle zijn hierdoor zes minuten sneller op hun bestemming en van naar de Randstad ongeveer vijftien minuten. In lijn met de OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2025 wordt hiermee invulling gegeven aan de wens tot verkorten van de reistijd tussen Noord-Nederland en de Randstad.

Door het wijzigingen van de tijdligging van de Sprinter ontstaat bovendien een verbeterde verdeling van de treinen over het uur tussen Leeuwarden, Heerenveen, Steenwijk en Meppel: de huidige verdeling over het uur (namelijk 5/25, waarbij tussen een trein eerst vijf minuten en daarna 25 minuten zit) wordt een 10/20-verdeling. Dit verkort de gemiddelde wachttijd voor reizigers.

Omdat de Sprinter tussen Meppel en Leeuwarden een andere tijdligging krijgt, verandert de aansluiting in Leeuwarden op de regionale treinen (van en naar Sneek, Stavoren, Harlingen en Groningen)). De overstaptijd is in een aantal gevallen langer dan in Dienstregeling 2019. Deze reistijdverlenging treedt alleen op voor (een naar schatting beperkt aantal) reizigers van Wolvega, Grou-Jirsum en Akkrum van en naar de regionale spoorlijnen. De Intercity Zwolle – Leeuwarden in Leeuwarden blijft een goede aansluiting bieden op de regionale treinen. De gewijzigde tijdligging

van de Sprinter Meppel – Leeuwarden heeft ook invloed op de overstap in Meppel van/naar de richting Hoogeveen. Deze was vier minuten en wordt 17 tot 23 minuten.

3.3 Belangrijkste reizigerseffecten van deze voorstellen

Positief:

- Circa 800 reizen vanuit Grou-Jirnsum, Akkrum en Wolvega krijgen een zeven tot zestien minuten snellere verbinding naar Zwolle en verder.
- Circa 4.000 reizen per gemiddelde werkdag profiteren van een betere verdeling van de treinen over het uur tussen Leeuwarden en Heerenveen en krijgen hierdoor een kortere wachttijd.

Negatief:

- Reizen vanuit Grou-Jirnsum, Akkrum en Wolvega krijgen in Leeuwarden een langere overstap op de aansluitende treinen (van en naar Sneek, Stavoren, Harlingen en Groningen). Naar schatting is dit aantal reizigers gering, doordat hier sprake is van meerdere vervoerders is niet precies bekend hoeveel reizigers dit zijn.
- Circa 300 reizen die in Meppel overstappen van en naar de richting Hoogeveen zijn 13 tot 19 minuten langer onderweg.

4 Wijzigingen Internationale treindiensten

4.1 Wijzigingen Thalys

In Dienstregeling 2020 zal de dienstregeling van de Thalys tussen Nederland, België en Frankrijk op een aantal onderdelen gewijzigd worden.

Om tegemoet te komen aan de groeiende reizigersvraag, wordt het aantal zitplaatsen uitgebreid door een aantal treinen te verlengen met een extra treinstel. Met name in het weekend verdubbelt hiermee de capaciteit op sommige momenten. Daarnaast verhoogt Thalys de frequentie op zaterdag en zondag met één extra trein in de richting Amsterdam. Hiermee rijdt Thalys tussen Nederland en België op zaterdag acht tot negen treinen per dag en op zondag elf tot twaalf treinen per dag.

De treinen naar Paris Aéroport Roissy-Charles de Gaulle en Marne-la-Vallée Chessy zullen op een aantal dagen één uur eerder vertrekken. Hiermee wordt het mogelijk om vlak voor de opening van Disneyland Paris (om 10:00 uur) aan te komen. Deze aanpassing maakt het reizen naar Disneyland Paris per trein nog aantrekkelijker.

Om bovenstaande aanpassingen mogelijk te maken en om ook wijzigingen op andere Thalys-trajecten te realiseren, rijdt op maandag tot en met donderdag de laatste verbinding vanuit Brussel-Zuid naar Nederland een uur eerder dan in Dienstregeling 2019. De eerste rechtstreekse verbinding naar Parijs op maandag tot en met vrijdag wordt een uur later geboden. Er wordt onderzocht of in Brussel een aansluiting gerealiseerd kan worden, zodat dezelfde eerste aankomst in Parijs (namelijk 9:38 uur) mogelijk blijft.

Om de dienstregeling van de Thalys rond Brussel betrouwbaarder te maken, wordt de halteertijd op station Brussel Zuid/Midi voor alle treinen acht minuten (huidige situatie: vijf tot acht minuten). Hierdoor neemt de reistijd van en naar Parijs voor de helft van de treinen met drie minuten toe.

4.2 Eurostar

Na de succesvolle introductie in 2018 van twee Eurostar-treinen per richting naar London St. Pancras en de voorziene uitbreiding naar drie treinen per dag per richting in 2019, is NS met Eurostar in gesprek om in de Dienstregeling 2020 de frequentie verder uit te breiden naar vier ritten per richting per dag.

Op dit moment is nog niet duidelijk op welke tijdstippen Eurostar vier treinen per dag per richting wil gaan rijden. Zodra dat het geval is, zullen wij u informeren.

De in de dienstregeling geschetste reistijd tussen Brussel Zuid en Londen is voor de dienstregeling 2020 onderwerp van discussie met de betrokken inframanagers InfraBel, SNCF Réseau en Eurotunnel. Het is daarom nog niet volledig zeker of de in de bijlage genoemde reistijden tussen Amsterdam en Londen gerealiseerd kunnen worden.

4.3 Stoptrein Roosendaal – Antwerpen

De Dienstregeling 2020 is identiek aan de Dienstregeling 2019, maar wel voorbereid om elk uur een tweede stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen (en verder) te laten rijden. Dit is namelijk een wens van NS, mits aan een aantal randvoorwaarden is voldaan. Een voorbeeld daarvan is de realisatie

van het Belgische beveiligingssysteem tussen station Roosendaal en de grens. Dit is bij aanvang van de Dienstregeling 2020 nog niet gerealiseerd. Daarnaast moeten over deze uitbreiding nog afspraken met NMBS worden gemaakt.

4.4 Treindienst Maastricht – Luik

Dit traject maakt onderdeel uit van de voorziene Drielandentrein Liège – Maastricht – Heerlen – Aachen. NS is met zowel Arriva als NMBS in overleg met betrekking tot realisatie van deze trein. Tot hierover meer bekend is, zullen NS en NMBS voor Dienstregeling 2020 een capaciteitsaanvraag indienen met gelijke frequenties tussen Maastricht en Luik.

4.5 Overige internationale treindiensten

De Intercity Berlijn, de Intercity Brussel en de ICE wijzigen in Dienstregeling 2020 niet ten opzichte van Dienstregeling 2019.

Wel zal de ICE net als in Dienstregeling 2019 in een aantal perioden omrijden via Venlo wanneer het traject tussen Arnhem en Oberhausen volledig versperd is als gevolg van werkzaamheden.

De dienstregeling tijdens deze omleidingsperiodes is vrijwel identiek aan die in Dienstregeling 2019. In de richting van Amsterdam naar Frankfurt wordt onderzocht of versnelling van deze omgeleide ICE's mogelijk is. De combinatie van werkzaamheden in Nederland en Duitsland lijken ertoe te leiden dat gedurende enkele tot maximaal negen dagen in de zomer beide routes volledig versperd zijn wegens geplande werkzaamheden. In dat geval is het helemaal niet mogelijk om de ICE tussen Amsterdam en Frankfurt te rijden. Hiervoor wordt nog in overleg met de infrabeheerders naar een oplossing gezocht.

5 Overige wijzigingen

5.1 Extra vroege Intercity van Lelystad naar Schiphol

Uit onderzoek blijkt dat reizigers vanuit Lelystad en Almere al vroeg in de ochtend richting Amsterdam Zuid en Schiphol willen reizen. NS wil daarom de eerste Intercity van de dag een half uur eerder dan in Dienstregeling 2019 rijden. Deze extra trein rijdt om ongeveer 05:45 uur vanuit Lelystad via Almere Centrum richting Amsterdam Zuid en Schiphol (aankomst iets voor 06:30 uur). In Almere Centrum kunnen reizigers overstappen op de eerste Intercity naar Amsterdam Centraal (die Almere Centrum in plaats van Lelystad Centrum als startpunt krijgt).

5.2 Kleine wijzigingen als gevolg van aangepast materieel

In Dienstregeling 2020 voert NS kleine wijzigingen door als gevolg van materieelwijzigingen. Zo verwerkt NS het snellere FLIRT-materieel. Een effect daarvan is bijvoorbeeld de reistijd tussen Roosendaal en Dordrecht die twee minuten sneller wordt, waardoor ook het interval van Sprinters tussen Roosendaal en Dordrecht verbetert. In het dubbeldeks Intercitymaterieel (VIRM) wordt het remsysteem aangepast zodat het materieel harder kan remmen, een veiligheidsmaatregel. Dit harder remmen is ook in de planning verwerkt en leidt soms tot langere reistijden. Een voorbeeld is de reistijd tussen Roosendaal en Vlissingen die met één minuut toeneemt.

5.3 Naarden-Bussum en Utrecht Overvecht

Medio 2019 rondt ProRail de verbouwing van het emplacement Naarden-Bussum af. Door de hogere snelheden rond Naarden-Bussum kan NS treinen versnellen. De Sprinter tussen Utrecht en Almere kan hierdoor in beide richtingen op Utrecht Overvecht stoppen, momenteel is dit slechts in één richting. Ook zijn reizigers tussen Utrecht Centraal en Almere Centrum vier minuten korter onderweg. Doordat de Sprinter niet meer lang stil hoeft te staan in Hilversum en daardoor later uit Utrecht Centraal kan vertrekken, sluit deze trein in Hilversum niet meer aan op de Intercity richting Amsterdam Centraal.

5.4 Zandvoort aan Zee

NS heeft de ambitie om tijdens het strandseizoen zes treinen per uur tussen Haarlem en Zandvoort aan Zee te rijden, namelijk twee reguliere Sprinters van en naar Amsterdam Centraal en vier extra treinen per uur tussen Haarlem en Zandvoort met goede aansluitingen in Haarlem. Door deze frequentieverhoging verwacht NS de reizigersvraag bij mooi weer beter op te vangen. Tijdens het uitwerken van deze treindienst onder regie van ProRail bleek dat de infrastructuur, en dan met name de stroomvoorziening, niet geschikt is om dergelijke treinaantallen op een stabiele en veilige wijze te verwerken. ProRail onderzoekt welke maatregelen nodig zijn om dit geschikt te maken. NS gaat deze treindienst wel aanvragen in de capaciteitsaanvraag.

5.5 Ter informatie: plannen in tienden

Het steeds intensiever gebruiken van het netwerk van infrastructuur stelt hoge eisen aan de uitvoeringskwaliteit. Immers, bij een druk treinsysteem is de kans op hinder groter en de impact

daarvan ook. Tot voor kort werd de integrale planning van de treindiensten in de plansystemen afgerond op hele minuten. Dit had een aantal consequenties, zoals:

- Omlaag afronden op hele minuten levert een dienstregeling op die in principe niet uitvoerbaar is. Zolang elders speling in het systeem zit, kan er toch nog een robuust uitvoerbaar systeem ontstaan;
- Omhoog afronden op hele minuten is zonde van de capaciteit. De infrastructuur wordt tot aan het springen van de klok tijdelijk niet benut, omdat een trein al klaar is om te vertrekken, maar wacht tot de minuut vol is.

Door de dienstregeling en de werkelijke uitvoering beter op elkaar aan te laten sluiten, wordt de dienstregeling nauwkeuriger en geloofwaardiger, waardoor het rijdend personeel scherper op tijd kan rijden. Hierdoor kan de infrastructuur efficiënter benut worden.

Met ingang van dienstregeling 2020 zullen de dienstregelingen van alle vervoerders op tienden van minuten (dus veelvoud van zes seconden) gepland worden. De reisinformatie op stations blijft wel in hele minuten. De vertrektijd in tienden (voor het rijdend personeel) ligt overigens nooit eerder dan de gepubliceerde vertrektijd voor de reiziger (in hele minuten).

Voorheen werd aan het einde van elk traject naar boven afgerond. Met de nieuwe methodiek is dit niet meer het geval. Op veel plaatsen betekent de actualisatie een verkorting van de reistijd, met name op trajecten met veel halteringen zoals in de Randstad.

Enkele voorbeelden van geïncasseerde reistijdversnelling zijn:

- De reistijd tussen Almere Oostvaarders en Hoofddorp (beide richtingen) wordt één minuut korter;
- De reistijd tussen Amsterdam Centraal en Helder (beide richtingen) wordt één minuut korter;
- De reistijd tussen Gouda en Den Haag Centraal (Sprinters en Intercity's, in één richting) wordt één minuut korter.

6 Klantwaarde

Dienstregeling 2020 is vergeleken met dienstregeling 2019 op het aspect klantwaarde. Per saldo heeft ongeveer 95 procent van de reizigers een niet of nauwelijks gewijzigde treinreis (de reisduur van vertrek- naar bestemmingsstation is maximaal twee minuten sneller of trager).

De effecten met meer dan twee minuten zijn als volgt:

- De reis van 46.000 reizigers per gemiddelde werkdag is 3 tot 10 minuten sneller.
- De reis van 5.000 reizigers per gemiddelde werkdag is meer dan 10 minuten sneller.
- De reis van 9.000 reizigers per gemiddelde werkdag is 3 tot 10 minuten trager.
- De reis van 500 reizigers is meer dan 10 minuten trager.

Per saldo is dienstregeling 2020 een significante verbetering voor de reizigers.

De prognose geeft aan dat dit dienstregelingseffect een groei van bijna 6.000 reizigers per dag zal gaan opleveren, bovenop de autonome groei die tot 2020 verwacht wordt.

7 Van capaciteitsaanvraag tot dienstregeling

Om de beschreven wensen te realiseren en om Dienstregeling 2020 goed uit te voeren, moet aan een aantal randvoorwaarden worden voldaan die in dit hoofdstuk worden beschreven.

7.1 Risico's

Wensen van andere vervoerders

Het realiseren van de voorgenomen dienstregeling en in de beschreven effecten is onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2019. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden. In de voorbereidende fase van het dienstregelingsontwerp 2020 hebben vervoerders hun wensen onder leiding van ProRail in een dienstregelingspatroon vertaald. Zo is er een conflict gesignaleerd tussen Zevenaar en Arnhem tussen de ICE en regionale treindiensten. ProRail zal in de toedelingsfase deze conflicten conform wet- en regelgeving oplossen, mogelijk met impact op de gewenste treindienst van vervoerders.

Leeuwarden – Meppel

Het bieden van een aansluiting van de Sprinter Leeuwarden – Meppel te Meppel op de Intercity naar de Randstad vergt aanpassing van de brugopeningen op dit traject. De openingstijden zijn nog niet definitief aangepast. Als de openingstijd van de brugopeningen niet aangepast kan worden, zal wel de versnelde reistijd door de inzet van sneller materieel geïncasseerd kunnen worden, maar kan de overstap vanuit Grou-Jirnsom, Akkrum en Wolvega richting Zwolle en verder niet geoptimaliseerd worden.

Behandel- en opstelcapaciteit

Voor Dienstregeling 2019 en verder (dus ook mogelijk Dienstregeling 2020) is er een tekort aan behandel- en opstelcapaciteit bij ongeveer de helft van de 13 clusters in Nederland. Dit beïnvloedt onder andere de zitplaatskans. Hiervoor zijn zowel infrastructurele- als procesaanpassingen noodzakelijk. Het tekort verschilt per regio en is het grootst in de Randstad en in Noord en Oost. ProRail heeft als infrastructuurbeheerder een belangrijke rol in dit dossier en afdoende financiering is hiervoor van belang. Naast de tekorten speelt voor NS onzekerheid in de toewijzing van behandel- en opstelcapaciteit door ProRail, waarbij toegewezen capaciteit aan NS lager kan zijn dan de benodigde capaciteit. NS en ProRail zoeken samen naar oplossingen voor knelpunten op dit vlak zowel voor de korte als de langere termijn.

Voldoende transfercapaciteit

Voornamelijk in Metropoolregio Amsterdam, specifiek in Amsterdam Zuid, speelt vanaf 2019 door groei van het aantal reizigers als gevolg van de start van de Noord-Zuidlijn in 2018 en groei van treinverkeer, een verwachte krapte in transfer- en perroncapaciteit. NS werkt samen met ProRail aan tijdelijke maatregelen tot de gewenste infrastructurele uitbreiding gereed is, waarbij noodzakelijk is dat ook de governance rondom transferveiligheid zo snel mogelijk wordt verhelderd

en ingericht. Desondanks voorzien wij dat in de komende jaren transfer- en perroncapaciteit een knelpunt

kan worden. Het borgen van een veilige situatie voor reizigers is voor ons een belangrijk aspect hierbij.

Onzekerheden reizigersprognoses

De gemiddelde reizigersgroei kan afwijken van de reizigersgroei op specifieke trajecten. Dit zagen we al in 2017 op het traject Schiphol – Rotterdam. Ook in de komende jaren kunnen zich ook dergelijke afwijkingen voordoen, wat voor reizigers voor tijdelijke overlast zorgt. Om deze overlast zoveel mogelijk te beperken, neemt NS diverse maatregelen. Zo verbeteren we onder andere de reisinformatie via de drukte indicator app. Dit geeft de reiziger de mogelijkheid om een alternatief te zoeken (andere route of ander tijdstip) waardoor de druk op bepaalde trajecten vermindert.

7.2 Continuëren contracten

De nachttrein tussen Amsterdam en Haarlem (vrijdag- op zaterdagnacht en zaterdag- op zondagnacht) zal gecontinueerd worden, inclusief een uitbreiding van het aantal ritten.

Daarnaast veronderstelt NS op dit moment dat ook de nachttrein tussen Zwolle en Groningen (vrijdag- op zaterdagnacht) wordt gecontinueerd.

De NS is in gesprek met het Ministerie van IenW, decentrale overheden en consumentenorganisaties over de Intercity tussen Dordrecht en Breda.

Het aantal reizigers dat van deze Intercity gebruik maakt is laag. Enerzijds omdat de reistijden nauwelijks sneller zijn dan die van de Sprinter en anderzijds omdat er in Breda geen goede overstapmogelijkheden kunnen worden aangeboden door krapte in de dienstregeling.

In de afgelopen periode hebben het ministerie van IenW, decentrale overheden, reizigersorganisaties en NS met elkaar overlegd over optimalisatie van de verbinding tussen Dordrecht en Brabant.

Uit deze overleggen en uit de onderzoeken van NS naar optimalisatiemogelijkheden is een voorkeursuitwerking gekomen. Dit betreft een viermaal daagse rechtstreekse Intercity tussen Dordrecht en Eindhoven die op werkdagen rond 6:00 uur, 9:00 uur, 13:00 uur en 17:00 uur vanuit Dordrecht naar Eindhoven vertrekt en vanuit daar terugrijdt naar Dordrecht. De reistijd tussen Dordrecht en Eindhoven met de rechtstreekse Intercity is ruim tien minuten korter in vergelijking met de situatie in Dienstregeling 2019.

Randvoorwaardelijk voor de realisatie van deze verbinding is de financiering hiervan en de logistieke inpasbaarheid.

7.3 Ter informatie: hinder door werk aan het spoor

Het spoor wordt steeds intensiever gebruikt en dit vraagt om onderhoud zodat het spoor betrouwbaar blijft en nieuwbouw zodat aan de toenemende vraag kan worden voldaan. Daarom werkt ProRail ook in 2020 aan het spoor.

De grootste projecten in 2020 vinden plaats rond Geldermalsen, Zwolle, tussen Utrecht en Arnhem, rond Amsterdam Bijlmer-Arena en tussen Groningen en Assen. NS streeft in het overleg tijdens de capaciteitsverdelingsfase naar minimalisering van de hinder. ProRail combineert spoorwerkzaamheden op verzoek van NS en andere vervoerders zoveel mogelijk, om hinder voor treinreizigers te beperken.

Toekomstbestendig werken aan het spoor

Om in de toekomst de hinder voor reizigers als gevolg van werkzaamheden te beperken, voldoende financiële middelen beschikbaar te houden voor onderhoud en de kwaliteit en veiligheid van de infrastructuur te waarborgen zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail een programma gestart met de naam 'Toekomstbestendig werken aan het spoor'. ProRail gaat werkzaamheden meerjarig vooruit plannen, op een nieuwe manier samenwerken met aannemers en vervoerders en de beschikbare spoorcapaciteit op een andere manier verdelen. Concrete resultaten van deze sector brede aanpak worden per Dienstregeling 2020 en verder stapsgewijs geïntroduceerd op het hele netwerk.

Onderhoudsrooster 2020

Het onderhoudsrooster is de verzamelnaam voor de in de reguliere dienstregeling opgenomen sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail. Op vaste dagen in de week betekent dit op sommige trajecten dat enkele late treinen niet kunnen rijden, maar worden vervangen door bussen. Dit is opgenomen in de jaardienstregeling en terug te vinden in de reisplanner. De contouren van het onderhoudsrooster voor de Dienstregeling 2020 lijken op die van de Dienstregeling 2019. Waar mogelijk voert NS optimalisaties uit ten behoeve van de reizigers (zoals een trein in plaats van een bus rijden).

Werkzaamheden

Naast de werkzaamheden tijdens het onderhoudsrooster wordt er met name in het weekend op diverse trajecten gewerkt aan verbetering en uitbreiding van het spoor. Werkzaamheden waarbij treinen niet kunnen rijden leiden altijd tot hinder. NS spant zich tot het uiterste in om het ongemak voor reizigers zoveel mogelijk te beperken, onder andere door bussen in te zetten en extra personeel.