Adviesaanvraag LOCOV

Bijlage 1 bij brief “Locov adviesaanvraag dienstregeling 2014”
Basisuurpatronen en 7x24 uur uitwerking dienstregeling 2014

14 februari 2013

Inhoud

1 Inleiding 3
2 Wijzigingen in het basisuurpatroon 5
2.1 Leeuwarden - Meppel 5
2.2 Regio Amsterdam - Hoorn 5
2.3 Zwolle - Enschede 5
2.4 Heerlen - Aken 6
3 Wijzigingen in de 7x24 uur uitwerking 7
3.1 Eerste en laatste treinen 7
3.2 Leiden - Den Haag 7
3.3 Extra treinen in de spits beter aansluiten op de marktvraag 7
3.4 Aanpassingen in de daluren en het weekend 7
3.5 Vakantiedienstregeling 8
3.6 Onderhoud 8
4 Ontwerpen van dienstregeling 9
5 Bijlagen 10

1 Inleiding

Kenmerken dienstregeling 2014

Dienstregeling 2014 kenmerkt zich door kleine aanpassingen en optimalisaties. Op 9 december 2012 is een grote dienstregelingswijziging doorgevoerd. Met de in gebruik name van de Hanzelijn en zes nieuwe stations hebben veel reizigers te maken gehad met een verandering van hun dagelijkse reis. De ervaring leert dat onze reizigers tijd nodig hebben om na invoering van een grote dienstregelingswijziging deze aanpassingen in zijn of haar routine op te nemen en de nieuwe mogelijkheden te 'ontdekken'. In 2014 bieden wij de reiziger daarom rust en herkenning.

Wijzigingen op hoofdlijnen

Op vier trajecten gaan Sprinters anders rijden om de reiziger betere verbindingen te bieden. De huidige Friese spitstrein tussen Leeuwarden en Wolvega gaat gedurende de gehele dag van Leeuwarden doorrijden naar Meppel, zoals afgesproken met de Provincie Fryslân. Vanaf april 2013 wordt nieuwe infrastructuur in Nijverdal in gebruik genomen, daarmee wordt de verbinding tussen Zwolle en Enschede hersteld. In het westen van het land rijden de Sprinters tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe voortaan ook in de daluren precies om het half uur. De Sprinter tussen de Amsterdamse regio en Hoorn hoeft straks niet meer om te keren op het eerstvolgende station Hoorn Kersenboogerd, maar doet dat op station Hoorn zelf.

Dienstregeling 2014 kan nog mutaties ondergaan, vanuit de inpassing van andere vervoerders, wensen van regionale overheden, onderhoudsrooster in de nacht en goederen. Er zijn in ieder geval nog wijzigingen te verwachten naar aanleiding van de recente dienstregeling-wijzigingen in de verbinding tussen de Randstad en Brussel. Het lijkt zeer waarschijnlijk dat de aanpassingen aan de Sprinter tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe daardoor onmogelijk blijken, en wij op dit traject de treindienst van de huidige dienstregeling continueren. Daarnaast wordt nog uitwerking gegeven aan de wens van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de provincie Limburg om het grensoverschrijdend vervoer tussen Heerlen en Aken te verbeteren.

Naast de algemene dienstregelingswijzigingen werkt NS ook aan verdere verbetering van de treindienst gedurende de herfst. Wij zijn reeds enige tijd bezig om te bekijken of het mogelijk is ook in de herfst treinen veel beter op tijd te laten rijden door de dienstregeling structureel robuuster te krijgen. Doel is enkele weken per jaar iets meer speling in te bouwen op voor de herfst gevoelige trajecten. Daarbij is het ons streven het aanbod aan de reiziger niet fundamenteel te wijzigen zoals bij winterweer. Wij zullen zoveel mogelijk al capaciteit voor een dergelijke herfstdienstregeling aanvragen bij ProRail, zodat wij vervolgens binnen de tijdig aangevraagde ruimte kunnen gaan specificeren hoe treinen precies zullen gaan rijden. Inzet is om de reiziger een dienstregeling te kunnen bieden die betrouwbaarder is dan nu soms het geval is in de herfst. Lessen uit de winter en uw opmerkingen dat treinen niet te kort mogen zijn, zullen wij zeker meenemen. De uitwerking van de herfstdienstregeling is nog gaande.

Effecten voor de reiziger

De wijzigingen betekenen voor de reiziger in Noord Nederland een verbetering van het product. NS verwacht hierdoor enkele honderden extra reizigers. In de rest van het land zijn de verschillen met de huidige dienstregeling klein en blijft het geboden product aan de reizigers nagenoeg gelijk. NS verwacht dan ook een minimaal aantal extra overstappen, veroorzaakt door de wijziging in Hoorn.

Materieelinzet

NSR bepaalt de komende maanden welk materieel per treindienst wordt ingezet. In deze adviesaanvraag worden de termen "Sprinter" en "Intercity" gebruikt voor de te verwachte materieelinzet. Het is echter te verwachten dat er Intercity materieel ingezet zal worden in Sprinter-series ten behoeve van een optimale inzet van het beschikbare materieel.

Om zo goed mogelijk aan te kunnen sluiten bij de reizigersstromen is de mogelijkheid gecreëerd om buiten de ochtend en avondspits op enkele plekken met kortere treinen te rijden, zonder effect op het aanbod aan de reiziger. Het gaat om het zogenaamde aftrappen ná de spits en het weer bijplaatsen van materieel nog vóór de avondspits. Hiervoor wordt op enkele knooppunten de zogenaamde halteertijd van treinen verlengd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de wijzigingen in het basisuurpatroon beschreven ten opzichte van 2013. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de wijzigingen in de 7x24 uur uitwerking ten opzichte van 2013.

In hoofdstuk 4 wordt kort ingegaan op de totstandkoming van de dienstregeling. In hoofdstuk 5 wordt tenslotte een overzicht gegeven van de bijbehorende bijlagen.

2 Wijzigingen in het basisuurpatroon

2.1 Leeuwarden - Meppel

Volgens de huidige inzichten zal NSR vanaf week 17 in 2013 de Sprinter Leeuwarden-Wolvega doortrekken naar Meppel. ProRail bereidt zich voor op het tijdig aanpassen van het eerste (zij)perron dat nu te laag is om hier structureel de reizigersdienst op uit te voeren.

Voor dienstregeling 2014 zijn met de Provincie Fryslân afspraken gemaakt om de dienstregeling van deze Sprinter uit te breiden. Op werkdagen zal NS het bedieningsmodel (dat vanaf week 17 2013 geldt) uitbreiden naar een uurdienst tot 20:00 uur. Dat betekent een uitbreiding van ritten tussen ochtendspits en de middag en in de vroege avonduren tot 20:00 uur. De ochtendspits wijzigt qua structuur niet omdat de eerste Intercity's Leeuwarden-Rotterdam en visa versa tussen Leeuwarden en Zwolle als stoppende Intercity's worden gepland. Juist in de ochtenduren is dit in het belang van de reiziger die verder dan Zwolle reist en de regionale reizigers die in de ochtendspits naar Leeuwarden reizen.

De Sprinter Leeuwarden-Meppel sluit in Meppel aan op de Sprinter (uit Groningen) naar Zwolle en sluit eveneens aan op de Sprinter (uit Zwolle) naar Groningen. Voor reizigers binnen de driehoek Wolvega-Meppel-Assen/Groningen is dit een forse verbetering van de reismogelijkheden.

2.2 Regio Amsterdam - Hoorn

Door een verschuiving van treinen op de Westtak (Schiphol – Amsterdam Sloterdijk – Amsterdam Centraal) kan de Sprinter naar Hoorn in een ander dienstregelingspad rijden. Hierdoor is het mogelijk om de treinen in Hoorn te keren en hoeven de treinen niet meer door naar Hoorn Kersenboogerd. Reizigers uit Hoorn Kersenboogerd reizen met de overgebleven treinen, de Intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal – Amersfoort en de spits-Intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal. De relatie Hoorn Kersenboogerd – Schiphol blijft net als in de huidige dienstregeling het snelst te bereizen via Amsterdam Sloterdijk. Reizigers uit Hoorn Kersenboogerd naar de Purmerendse en Zaanse stations stappen op, of over in Hoorn. In de ochtend- en avond spits zijn er afwijkende vertrek- en aankomsttijden tussen Zaandam en Hoorn voor de sprinter Hoorn – Hoofddorp omdat op die momenten iets afgeweken wordt voor de spits-Intercity Enkhuizen die er tussendoor rijdt.

2.3 Zwolle - Enschede

Na een bouwtijd van ruim 39 maanden is de Combitunnel Nijverdal zover gevorderd dat het treinverkeer kan worden herstart. Het autogedeelte in deze tunnel zal later in bedrijf worden gesteld. Volgens de huidige inzichten zal NSR per wijzigingsblad april 2013 de doorgaande treindienst op Enschede-Zwolle hervatten. Daarmee vervalt de noodzaak tot het rijden van de IC serie Enschede/Hengelo-Zwolle via Deventer De dienstregeling van 2014 is gelijk aan de dienstregeling vanaf 1 april 2013.

Met het gereedkomen van de Combitunnel komt ook het nieuwe station Nijverdal beschikbaar, dichter gelegen op het centrum van Nijverdal. De huidige stations Nijverdal en Nijverdal West worden geamoveerd. De Regio Twente, als concessieverlener voor het busvervoer, bereidt zich voor op het aansluitende busvervoer Rijssen-Nijverdal-Hellendoorn dat in Nijverdal op de treinen van NSR aansluit, in zowel de richting Zwolle als Enschede.

De Combitunnel Nijverdal is, voorzien van dubbelspoor. Dit leidt tot een verbetering van de punctualiteit op de enkelsporige lijn, met name het trajectdeel Nijverdal-Heino-Zwolle. De aansluiting te Zwolle, op de Intercity naar de Hanzelijn, zal voorlopig een kritische blijven omdat het project ZwolleSpoort nog niet de gewenste infrastructuur voor Zwolle heeft opgeleverd. Voor de goede orde: de infrastructuur uitbreidingen die voortkomen uit de overbelastverklaring van Herfte-Zwolle zijn door ProRail ondergebracht in het project ZwolleSpoort. NS verwacht dat in de loop van

2013 besluitvorming plaatsvindt over het te realiseren infrastructuurplan en, in het verlengde daarvan, de financiering en uitvoeringsplanning.

De dienstregeling Enschede-Zwolle gaat uit van een aansluitingsknoop te Hengelo met de regionale trein Zutphen-Oldenzaal v.v. van Syntus. Verder is een Wierden een aansluiting gecreëerd met de Sprinter Enschede-Apeldoorn. Daarmee kunnen reizigers vanuit Rijssen en Holten via Wierden naar Zwolle reizen (en retour). Dit ter compensatie van de lange overstap te Deventer (25 minuten) die in dienstregeling 2013 is ontstaan omdat de Intercity structuur van en naar Enschede met een kwartier is verschoven.

2.4 Heerlen - Aken

NSR onderzoekt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Limburg, het Aachener Verkehrsverbund en Deutsche Bahn de mogelijkheden om de zogenaamde zware inspanningsverplichting ten aanzien van de grensbaanvakken uit het beleidsvoornemen voor de HRN-concessie in te vullen voor het baanvak Heerlen - Aken. We onderzoeken varianten voor de korte termijn (zonder aanvullende infrastructuur) en varianten voor de lange termijn (met eventueel extra infrastructuur).

Op verzoek van de overheden onderzoeken we invoering van de korte termijnvariant per december 2013 (dienstregeling 2014). Dit omdat het Aachener Verkehrsverbund per december 2013 de huidige verbinding Heerlen-Aken wil beëindigen.

Er lijkt overeenstemming te ontstaan voor de korte termijnvariant, maar de ambities in de grensregio zijn ook voor 2014 hoog. Dit wordt mede ingegeven door de aanstaande bezuinigingen op infrastructuur; partijen proberen zoveel als mogelijk elementen uit de lange-termijn-visie naar voren te halen. Het is de opzet van partijen in de maand februari overeenstemming te bereiken.

3 Wijzigingen in de 7x24 uur uitwerking

3.1 Eerste en laatste treinen

Ten opzichte van de dienstregeling 2013 zijn de bedieningstijden van de treindienst niet aangepast. In een aantal treinseries is sprake van een verschuiving van de dienstregelingtijden (bv een kwartier verschoven). Dan moet een keuze worden gemaakt tussen een verschuiving naar voren of naar achteren (de 1e en de laatste trein beiden een kwartier eerder rijden of de 1e en de laatste trein beiden een kwartier later rijden).

In een aantal series is optimalisatie van de laatste verbindingen doorgevoerd.
Zie de bijlage voor de detail-specificatie per treinserie.

3.2 Leiden - Den Haag

Om beter aan te sluiten op de vervoervraag van de Sprinter-stations tussen Den Haag en Leiden wordt de treindienst op werkdagen na 20u en in het weekend aangepast. De Sprinter uit Schiphol rijdt de gehele week door naar Den Haag Centraal. De Sprinter Haarlem – Leiden – Den Haag rijdt op deze tijdstippen niet verder dan Leiden. Hierdoor wordt de gehele week een rechtstreekse verbinding met Schiphol geboden en kunnen reizigers te Den Haag Laan van NOI snel overstappen op de Intercity in de richting Rotterdam – Roosendaal – Vlissingen (5 minuten overstap).

Deze wijziging is conform een verzoek van Locov. NS bekijkt of deze wijzigingen al in de loop van de huidige dienstregeling ingevoerd kunnen worden en zullen u dan voor apart advies worden voorgelegd bij wijzigingsblad.

3.3 Extra treinen in de spits beter aansluiten op de marktvraag

Om goed aan te sluiten op de marktvraag in de spitsperioden wordt gemonitord wat de vervoervraag en bezetting van de extra treinen in de spits in Sprinter en Intercity is. Dit heeft recent geleid tot aanpassing van de treindienst op het traject Deventer – Amsterdam. Er bleek behoefte aan een eerder aankomsttijdstip te Amsterdam Centraal in de ochtendspits en een later vertrek uit Amsterdam in de avondspits. De treindienst is aanpast op deze vraag. NS biedt hiermee vanaf april 2013 een marktconforme dienstregeling.

Naast bovenstaand traject wordt momenteel ook onderzoek gedaan naar de extra spits-Intercity's op het traject Enkhuizen – Amsterdam. Hier lijkt de extra vervoervraag vooral in de vroege ochtendspits noodzakelijk te zijn en minder tussen 8 en 9 uur 's ochtends. Wij overwegen het aantal treinen aan te passen aan de vervoervraag. Zodra meer bekend is met betrekking tot de consequenties voor de dienstregeling op dit traject zullen wij u informeren.

3.4 Aanpassingen in de daluren en het weekend

Onderstaand de treinseries en trajecten waar een andere tijdligging van de treindienst in de avonduren en weekend wordt voorgesteld in de dienstregeling 2014 om de voorspelbaarheid van de dienstregeling te vergroten en beter aan te sluiten aan de reizigersbehoeften:

- Sprinter (Den Haag Centraal-) Dordrecht – Roosendaal / Dordrecht - Breda:
  In daluren komt de uurdienst tussen Dordrecht en Breda in een andere tijdligging, Ten opzichte van de spits wordt deze een kwartier verschoven. Tussen Dordrecht en Lage Zwaluwe wordt daarmee een halfuurdienst geboden. Deze wijziging is afhankelijk van de Fyra-dienstregeling Rotterdam – Breda.

- Sprinter Maastricht Randwijck – Roermond:
  De uitsnijding van de halfuurdienst van Maastricht Randwijck naar Roermond wordt het andere halfuur. Andere richting ongewijzigd ten opzichte van dienstregeling 2013.

- Sprinter Apeldoorn – Deventer – Almelo:
  Op werkdagen wordt de gehele dag een halfuurdienst Deventer – Almelo geboden. Uitsnijding halfuurdienst van Apeldoorn naar Deventer en visa versa wordt andere halfuur. Op verzoek van de Provincie Overijssel heeft NS een voorstel uitgewerkt om op het traject Deventer-Almelo ook na 20.00 uur de Sprinter in een halfuurdienst te rijden. Het gaat daarbij over 'werkdagen' en een 'halfuurdienst tussen 20:00 en 24:00 uur'. Provinciale Staten hebben op 30 januari 2013 instemmend gereageerd. NS en Provincie werken op dit moment de voorstellen en contractvorming verder uit. Het is daarom nog niet exact duidelijk per welke datum (wijzigingsblad) deze uitbreiding gerealiseerd kan worden.

- Sprinter Groningen – Zwolle:
  De uitsnijding van de halfuurdienst van Groningen naar Zwolle en visa versa wordt andere halfuur.

- De Provincie Noord-Brabant heeft in samenwerking met de betrokken gemeenten eind 2012 het besluit genomen te willen investeren in extra treinen voor het Nachtnet Brabant. Het Nachtnet Brabant bestaat uit verbindingen tussen Eindhoven en Utrecht, Eindhoven en Rotterdam en Tilburg en 's Hertogenbosch. Op de nachten vrijdag-zaterdag en zaterdag-zondag wordt ongeveer een keer per uur een verbinding in beide richtingen geboden.

3.5 Vakantiedienstregeling

In de vakantieperiodes zijn er minder reizigers. NS blijft op zoek naar optimalisatie van de treindiensten en de treinlengte in deze periode. In 2013 kiest NS voor het handhaven van de frequenties en het verkorten van treinlengtes. Dit zullen wij evalueren, zodat wij kunnen beoordelen hoe vraag en aanbod in de vakantieperioden in 2014 goed op elkaar kunnen worden afgestemd.

3.6 Onderhoud

Grootschalige werkzaamheden

Ook in 2014 zijn veel werkzaamheden nodig aan de spoorinfrastructuur. Dit heeft gevolgen voor de treindienst. Met name rondom Den Bosch, Breda, Amsterdam, Eindhoven en Utrecht zullen meerdere grote onttrekkingen nodig zijn die een forse aanpassing van de treindienst noodzakelijk maken. Bijvoorbeeld rondom Utrecht starten de werkzaamheden aan het zogenaamde Doorstroomstation Utrecht aan de noordzijde van het emplacement. In combinatie met werkzaamheden aan de OV Terminal en de werkzaamheden aan de zuidzijde van Utrecht levert dit veel hinder op voor de reizigers van en naar dit station. In het proces van de capaciteitstoedeling zal blijken welke effecten de verbouwingen daadwerkelijk hebben op de treindienst.

Onderhoudsrooster

In de werkdagnachten wordt onderhoud gepleegd aan het spoorwegnet. In 2014 hanteert Prorail een andere werkmethodiek. In plaats van een enkelspoor onttrekking van 5,5 uur wordt een dubbelsporige onttrekking van 4 uur voorgesteld, gedurende de nacht. De komende periode zullen wij de consequenties hiervan in kaart brengen voor de eerste en laatste treinen. Zodra meer bekend is over de gevolgen van inpassing van het onderhoudsrooster zullen wij u informeren.

4 Ontwerpen van dienstregeling

Het ontwerpen van een dienstregeling is complex. Wijzigingen in Zwolle kunnen doorwerken tot in Vlissingen en Eindhoven. De ervaringen die de NS in de loop van de jaren heeft opgedaan zijn verwerkt in het ontwerpproces. Daarnaast wordt aan het begin van het ontwerpproces vastgesteld wat de uitgangspunten zijn.

Doel

NS wil bij het ontwerp het complete aanbod van reismogelijkheden per trein aantrekkelijker maken zodat meer reizigers de trein vaker gaan gebruiken. Hoewel niet van elk station naar elk station een rechtstreekse verbinding is te maken streeft NS ernaar om in ieder geval voor de grote groepen reizigers (oftewel drukke reisrelaties) een directe treinverbinding te bieden. In de regel rijdt overal elk halfuur een trein en wanneer de belangstelling groot genoeg is frequenter.

Om het gewoontepatroon van reizigers niet onnodig te verstoren wijzigt NS alleen de dienstregeling wanneer voor grote groepen een substantiële verbetering kan of moet worden gerealiseerd.

Randvoorwaarden

Een dienstregeling moet voldoen aan allerlei randvoorwaarden. Zo moet ze logistiek maakbaar zijn: er moet voldoende infrastructuur, materieel en personeel aanwezig zijn om ze uit te voeren. Ook wordt rekening gehouden met capaciteit voor goederenvervoerders en brugopeningen voor de scheepvaart. Al deze randvoorwaarden zijn bekend bij NS en de dienstregeling wordt er op aangepast.

Bij het ontwerpen van een dienstregeling worden treinen stuk voor stuk gepland: vertrektijden, rijtijden, aankomsttijden, stationnementstijden, et cetera. Al deze tijden zijn vastgelegd in normen, zodat de geplande tijden in praktijk gehaald kunnen worden. Deze normen worden aangepast als er nieuwe ervaringen zijn of bijvoorbeeld nieuw materieel instroomt.

Uitgangspunten nieuwe dienstregeling

Bij de start van het ontwerpproces stelt NSR vast welke uitgangspunten er gelden voor dat jaar. Voor dienstregeling 2014 is dat rust en herkenning voor de reizigers. NS heeft daartoe geprobeerd het aantal wijzigingen beperkt te houden. Bij iedere nieuwe dienstregeling houdt NS tevens rekening met specifieke beperkingen in dat jaar, zoals werkzaamheden en snelheidsbeperkingen.

Stakeholders

NS heeft regelmatig contact met regionale overheden. Met hen wordt overleg gevoerd over elke nieuwe dienstregeling. Alle wensen uit deze overleggen worden serieus onderzocht, alhoewel ze niet altijd gehonoreerd kunnen worden; bijvoorbeeld uit rendementsoverwegingen of omdat deze niet maakbaar blijken. NSR heeft de reizigers-, goederen en infrastructuurprojecten voor 2014 uitgewerkt in samenwerking tussen de goederenvervoerders, ProRail en collega-reizigersvervoerders, Deze samenwerking heeft als belangrijkste kenmerk dat projecten integraal benaderd zijn, én dat partijen bij de capaciteitsaanvraag streven naar het indienen van één gezamenlijk basisuurpatroon.

Regulier wordt regionaal overleg gevoerd met de regionale overheden en vervoerders over de aansluitingen van het bus-, tram,- metronetwerk. Dienstregeling 2014 heeft minimale gevolgen voor deze aansluitingen. De aansluitingen van de NS treinen met de overige treinreizigersvervoerders en NS Hispeed heeft plaatsgevonden in het spoorsectorbrede Ontwerpteam onder leiding van ProRail.

5 Bijlagen

- (op verzoek:) Grafische weergave basisuurpatronen spits en dal;
- (op verzoek:) Grafische weergave basisspooropstellingen spits en dal;

  In de grafische weergaven zijn ook de treinen van andere vervoerders opgenomen, vanwege de samenhang met de NS-dienstregeling. Getoonde dienstregeling van andere vervoerders geeft niet noodzakelijkerwijs de meest recente stand weer, waardoor er dan ook geen rechten aan ontleend worden.

- Uitwerking 7x24 uur specificaties per treinserie.