Adviesaanvraag Dienstregeling 2019

Bijlage bij brief “Adviesaanvraag Dienstregeling 2019” d.d. 1 februari 2018

Inhoud

1	**Inleiding**	**3**
1.1	Hoofdlijnen	3
1.2	Reizigerseffecten	4
1.3	Uitgangspunten	4
1.4	Samenwerking	5
1.5	Voorbehoud	5
1.6	Leeswijzer	6
2	**Wijzigingen op corridorniveau**	**7**
2.1	Den Haag Centraal/Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal – Houten Castellum	7
2.2	Uitgeest – Amsterdam Centraal – Breukelen – Utrecht Centraal	9
2.3	Amsterdam Centraal – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal (HSL)	10
2.4	Dordrecht – Roosendaal	12
2.5	Utrecht Centraal – 's-Hertogenbosch	12
2.6	Wijzigingen gedurende het dienstregelingsjaar	13
3	**Internationaal**	**14**
3.1	Intercity Berlijn	14
3.2	ICE International	14
3.3	Thalys	14
3.4	Eurostar	15
3.5	Roosendaal – Antwerpen	16
3.6	Heerlen – Herzogenrath (– Aachen)	16
3.7	Maastricht – Liège	16
4	**Optimalisaties**	**17**
4.1	Minutenoptimalisaties	17
4.2	Optimalisatie als gevolg van materieelinzet	17
5	**Nadere inzichten**	**19**
5.1	Contracten	19
5.2	Wensen van andere vervoerders	19
6	**Daguitwerking**	**21**
6.1	Uitgangspunten	21
6.2	Aanpassingen	21
6.3	Werkzaamheden aan het spoor	21
7	**Resultaten onderzoek overige verbeteringen**	**23**
7.1	Inleiding	23
7.2	Verkorten lange stop van Sprinters op Leiden Centraal	23
7.3	Verbeteren overstap in Tiel	23
7.4	Eerste Sprinter op zondag van Amsterdam naar Woerden	24
8	**Bijlagen**	**25**
Bijlage A: Vroege trein op zondag Amsterdam – Woerden		25
Bijlage B: Treinserienummers Dienstregeling 2019		26
Bijlage C: Kaart belangrijkste wijzigingen		29
Bijlage D: 7x24 uur-specificaties, tijdwegdiagrammen en basisspooropstellingen		30

1 Inleiding

1.1 Hoofdlijnen

Zondag 9 december 2018 gaat de Dienstregeling 2019 in. In deze adviesaanvraag worden de wijzigingen ten opzichte van de Dienstregeling 2018 toegelicht. Deze wijzigingen zijn vergeleken met de Dienstregeling 2017 en 2018 bescheiden van aard.

In 2017 is landelijk een nieuwe dienstregelingsstructuur geïntroduceerd als basis voor de toekomstige jaren. Na een proefbedrijf in het najaar van 2017 is in de Dienstregeling 2018 op de eerste corridor hoogfrequent rijden geïntroduceerd met elke 10 minuten een Intercity tussen Amsterdam en Eindhoven. In de spits rijdt sinds de Dienstregeling 2018 ook elke 10 minuten een Sprinter tussen Houten Castellum en Utrecht.

De belangrijkste wijzigingen in de Dienstregeling 2019 zijn:

Nieuw station Lansingerland-Zoetermeer
Tussen Zoetermeer Oost en Gouda opent het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer. Hier stopt 4x per uur de Sprinter Den Haag Centraal – Gouda en wordt een goede aansluiting geboden op RandstadRail naar onder meer Zoetermeer Centrum West en Leidschendam-Voorburg en op verschillende buslijnen.

Snellere Sprinter Gouda – Utrecht Centraal
De Intercity haalt voortaan de Sprinter Den Haag Centraal – Utrecht Centraal in beide richtingen in op station Gouda in plaats van op station Gouda Goverwelle. Hierdoor ontstaan voor deze Sprinter op station Gouda betere overstapmogelijkheden en wordt de reistijd Gouda – Utrecht Centraal met deze Sprinter 8 tot 9 minuten verkort.

Betere verdeling Intercity's Gouda – Utrecht Centraal
De Intercity's tussen Gouda en Utrecht Centraal en vice versa gaan beter verdeeld over het uur rijden. Er rijden op maandag t/m zaterdag overdag tussen Gouda en Utrecht Centraal 8 Intercity's per uur. Het duurt dan niet langer dan 10 minuten voordat de volgende Intercity vertrekt.

Meer treinen op de HSL
De Intercity Amsterdam Centraal – Brussel Zuid rijdt tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal niet meer gecombineerd met de Intercity Direct. Hiermee neemt het aantal verbindingen tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal over de HSL toe van 4 naar 5 verbindingen per uur (exclusief Thalys en Eurostar) en neemt het aantal zitplaatsen voor reizigers toe. Vier keer per dag vertrekt deze Intercity vanaf Den Haag HS naar Rotterdam Centraal en vice versa en rijdt dan niet tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. De rijtijd van de Thalys naar Parijs neemt in beide richtingen met 2 minuten toe.

Verbetering Sprinter en ICE Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal
De Sprinter en ICE op het traject Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal krijgen voortaan in spits en dal een identiek patroon. De reistijd van de ICE naar Keulen en Frankfurt wordt daarmee in spitsuren 6 minuten korter en in daluren 2 minuten langer. De Sprinter Uitgeest – Amsterdam Centraal zal, ook als de ICE rijdt, weer rechtstreeks doorrijden naar Breukelen. Om dit mogelijk te maken wordt op momenten dat de ICE rijdt de dienstregeling van enkele andere treinen 1 tot 2 minuten aangepast.

Aanpassing overstappen op Gouda, Utrecht Centraal en 's-Hertogenbosch
Veel aansluitingen op station Gouda wijzigen. Hierdoor ontstaan meer reismogelijkheden tussen Gouda Goverwelle en Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal en neemt de reistijd voor de helft van de verbindingen tussen Woerden en Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal tot 8 minuten af. Er is ook een kleine groep reizigers die juist een langere overstap heeft en hierdoor langer onderweg is. Dit geldt onder andere voor reizigers die reizen vanaf de stations Nieuwerkerk a.d. IJssel, Capelle Schollevaar en Rotterdam Noord naar Zoetermeer, Zoetermeer Oost, Voorburg of Den Haag Ypenburg (en vice versa).

Op station 's-Hertogenbosch wordt een veel gebruikte overstap vanuit Utrecht Centraal richting Tilburg 1 minuut ruimer gemaakt. Daar staat tegenover dat reizigers die reizen vanaf Schiphol Airport, Amsterdam Zuid en Amsterdam Bijlmer ArenA hierdoor minder reismogelijkheden hebben als ze reizen richting Houten of Geldermalsen en circa een kwartier langer onderweg zijn als ze reizen naar Zaltbommel.

1.2 Reizigerseffecten

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 2016, het meest recente jaar waarvoor realisatiecijfers beschikbaar zijn. In principe gelden beschreven wijzigingen (reistijden en overstaptijden) in beide richtingen. Als de tegenrichting afwijkt wordt dat expliciet gemeld.

De Dienstregeling 2019 is op landelijke schaal vergeleken met de Dienstregeling 2018 voor het effect op de reismogelijkheden voor reizigers. Van alle reizigers heeft 98% niet of nauwelijks een gewijzigde treinreis. De reisduur van vertrek- naar bestemmingsstation is voor deze reizigers maximaal 2 minuten sneller of trager. Iets meer dan 1% heeft een voordeel van 3 minuten of meer, iets minder dan 1% heeft een nadeel van 3 minuten of meer. NS verwacht een groei van 0,2% reizigerskilometers als effect van de Dienstregeling 2019. Dit is dus bovenop de autonome groei die tot 2019 verwacht wordt.

1.3 Uitgangspunten

De Dienstregeling 2019 bouwt voort op de Dienstregeling 2018. De voorstellen zijn gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als voorgaande jaren. De belangrijkste uitgangspunten zijn een klantattractieve en punctuele dienstregeling, geschikt voor toekomstige reizigersgroei en het optimaal benutten van (nieuwe) infrastructuur. NS blijft ook de komende jaren werken aan verbeteringen op basis van deze uitgangspunten. Toekomstige wijzigingen zijn onder meer afhankelijk van de beschikbaarheid van infrastructuur, de spelregels voor de capaciteitsverdeling op het spoor en de ontwikkeling van de vervoervraag.

1.4 Samenwerking

NS heeft voor het bepalen van de specificaties van de voorgestelde dienstregeling en tijdens het ontwerpen van de Dienstregeling 2019 overleg gevoerd met reizigersorganisaties en decentrale overheden. Dit heeft tot de volgende resultaten geleid:

- Op verzoek van reizigersorganisaties is opnieuw gekeken naar de samenhang tussen Sprinters en ICE tussen **Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal**. Resultaat is dat een nieuwe oplossing is gevonden waardoor Sprinters in daluren niet meer hoeven te worden aangepast als de ICE rijdt, zie paragraaf 2.2.

- Er is intensief gesproken met de regio over mogelijkheden om de overstap in **Tiel** tussen NS en Arriva treinen korter te maken. Samen met ProRail zijn diverse mogelijke oplossingen onderzocht. Conclusie is dat op korte termijn geen verbetering van de overstap in Tiel mogelijk is, maar dat er wel zicht is op een oplossing in de Dienstregeling 2021, zie paragraaf 7.3.

- Op verzoek van reizigersorganisaties is opnieuw gekeken naar de lange wachttijd van een Sprinter op station **Leiden Centraal**. Hiervoor is geen oplossing gevonden die voldoende aantrekkelijk is voor reizigers, zie paragraaf 7.2.

- Met de regionale belanghebbenden op de lijn **Den Haag Centraal – Utrecht Centraal** is overlegd over de mogelijke oplossingsrichtingen voor de inpassing van station Lansingerland-Zoetermeer, zie paragraaf 2.1. Aanvankelijk leek inpassing alleen mogelijk door een reistijdverlenging van de Intercity's van circa 3 minuten en mogelijk nog langer voor reizigers vanuit de richting Amersfoort. Door een andere spooropstelling te kiezen in Gouda en Intercity's korter te laten keren op Utrecht Centraal is een oplossing gevonden waardoor reistijdverlenging van de Intercity's is voorkomen en veel Sprinter-reizigers korter onderweg zijn doordat de Sprinters niet langer worden ingehaald op Gouda Goverwelle maar op station Gouda.

Onder regie van ProRail heeft NS in samenwerking met de goederenvervoerders en collega-reizigersvervoerders de Dienstregeling 2019 uitgewerkt. Partijen hebben daarbij gestreefd om bij de capaciteitsaanvraag één gezamenlijk basisuurpatroon in te dienen.

De komende maanden wordt gesproken met de regionale bus/tram/metrovervoerders om ook de bussen zo goed mogelijk te laten aansluiten op de treinen in deze nieuwe dienstregeling.

1.5 Voorbehoud

De informatie in deze adviesaanvraag geeft de meest actuele inzichten weer van de voorgenomen capaciteitsaanvraag van NS aan ProRail voor de Dienstregeling 2019. In april 2018 zal NS de definitieve capaciteitsaanvraag bij ProRail indienen. Vanaf april 2018 zal ProRail de capaciteit toedelen en waar nodig aanpassen gelet op conflicterende wensen tussen vervoerders en/of infraproviders. Het realiseren van de voorgenomen dienstregeling en in deze adviesaanvraag beschreven effecten is onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2018. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden. In paragraaf 5.2 is opgenomen waar volgens de huidige inzichten nog conflicten in het gezamenlijke basisuurpatroon zitten, en tijdens de capaciteitsverdeling door ProRail nog aanpassingen kunnen optreden. Ook is de voorgenomen dienstregeling van NS nog onderwerp van gesprek met (decentrale) overheden (zie paragraaf 5.1).

1.6 Leeswijzer

Deze adviesaanvraag betreft de binnenlandse reizigerstreindiensten op het Hoofdrailnet en de grensoverschrijdende treindiensten op het Hoofdrailnet waarin NS participeert.

In deze toelichting op de adviesaanvraag worden de wijzigingen (ten opzichte van de Dienstregeling 2018) in de basisuurpatronen (BUP) voor de Dienstregeling 2019 beschreven en toegelicht. Tevens wordt toegelicht hoe de zogenaamde daguitwerking zal worden ingevuld. De patroonuitwerkingen worden los beschreven van de daguitwerkingen. Reden tot deze splitsing is omdat niet op elk traject waar een patroonwijziging optreedt ook een aanpassing van de daguitwerking toegelicht hoeft te worden of andersom. Door de grafieken en tabellen in de bijlagen wordt van zowel basisuurpatronen als van de daguitwerkingen het volledige beeld geschetst.

In hoofdstuk 2 worden de structuurwijzigingen op corridorniveau beschreven. De internationale ontwikkelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 3 en in hoofdstuk 4 is aandacht voor optimalisaties in minuten en materieelinzet. In hoofdstuk 5 passeert een aantal onderwerpen de revue die nog tot latere wijzigingen kunnen leiden. In hoofdstuk 6 volgt de daguitwerking met de belangrijkste uitgangspunten en de belangrijkste specifieke wijzigingen ten opzichte van de Dienstregeling 2018. In hoofdstuk 7 worden tenslotte de resultaten gepresenteerd van onderzoeken naar enkele andere mogelijke verbeteringen voor de Dienstregeling 2019 die uiteindelijk niet hebben geleid tot voorstellen in deze adviesaanvraag.

2 Wijzigingen op corridorniveau

2.1 Den Haag Centraal/Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal – Houten Castellum

Nieuw station en aanpassing Sprinter
De huidige Sprinter Den Haag Centraal – Gouda – Woerden – Utrecht Centraal staat wegens inhalingen door Intercity's lang stil in zowel Gouda Goverwelle als Woerden. Deze Sprinter is hierdoor minder aantrekkelijk voor reizigers vanaf station Gouda richting Utrecht en vice versa. NS wil daarom de dienstregeling van deze Sprinter verbeteren. NS opent daarnaast in opdracht van het Ministerie van I&W, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de Gemeenschappelijke Regeling Lansingerland-Zoetermeer het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer, ten oosten van het huidige station Zoetermeer Oost.

Nieuwe mogelijkheden door brug Amsterdam-Rijnkanaal
Doordat de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Utrecht Leidsche Rijn en Utrecht Centraal wordt uitgebreid van 2 naar 4 sporen ontstaan meer ontwerpmogelijkheden in de dienstregeling. De Sprinterdienst Gouda – Utrecht Centraal kan hierdoor versneld worden en het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer kan worden ingepast in de dienstregeling.

Optimale aansluiting op lightrail
Op het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer ontstaan goede overstapmogelijkheden op het regionale openbaar vervoersysteem, met name op RandstadRail. RandstadRail biedt rechtstreekse verbindingen naar haltes in de gemeenten Zoetermeer, Leidschendam-Voorburg en Den Haag. Vanaf Lansingerland-Zoetermeer worden ook (HOV-)busverbindingen geboden. De directe stationsomgeving biedt gezien de beschikbare ruimte voor bouwontwikkelingen nog potentie om de komende jaren intensiever benut te worden. Station Lansingerland-Zoetermeer gaat in beide richtingen 4x per uur door de Sprinters bediend worden.

Aangepaste vertreksporen en vertrektijden station Gouda
Om de Sprinters te kunnen laten stoppen op het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer moeten de Intercity en de Sprinter van en naar Den Haag Centraal op station Gouda korter op elkaar volgen. De vertrektijden van de Intercity's van/naar Den Haag Centraal verschuiven hiervoor 2 minuten. Dat kan door op station Gouda van verschillende perronsporen gebruik te maken. Hiermee vervalt de vaste richting per spoor (huidig: spoor 10 is altijd richting Den Haag Centraal, spoor 8 is altijd richting Rotterdam Centraal). De Sprinter Den Haag Centraal – Utrecht Centraal (en verder) wordt niet meer op station Gouda Goverwelle ingehaald, maar staat 5 minuten (vice versa 6 minuten) op station Gouda en biedt daar diverse overstapmogelijkheden.

Intercity's Rotterdam Centraal-Utrecht Centraal in spits door naar Houten Castellum
De wijziging op de corridor Den Haag Centraal – Utrecht Centraal heeft ook een aanpassing van het spoorgebruik op Utrecht Centraal tot gevolg. De spitsverbinding Utrecht Centraal – Houten Castellum wordt 2x per uur door gekoppeld op de Intercity Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal. Hierdoor wordt de dienstregeling op Utrecht Centraal ook robuuster, omdat er minder treinen hoeven te keren. Door het koppelen van de twee treinseries ontstaan in de spits elk half uur rechtstreekse reismogelijkheden tussen Rotterdam Centraal/Rotterdam Alexander/Gouda enerzijds en Utrecht Vaartsche Rijn/Utrecht Lunetten/Houten/Houten Castellum anderzijds. In de tegenspitsrichting stopt deze trein niet tussen Utrecht Centraal en Houten Castellum. Omdat de Sprinter op Houten Castellum moet keren langs het perron en op tijd weer terug moet zijn op Utrecht Centraal is het in de tegenspitsrichting niet mogelijk om op alle stations te stoppen. In deze richting is het aantal reizigers overigens beperkt.

In lange termijnvisies op de dienstregelingsstructuur, zoals Programma Hoogfrequent Spoor of RandstadSpoor Utrecht wordt geen doorgaande verbinding Rotterdam Centraal – Houten Castellum voorgesteld. Het is dus niet zeker of deze verbinding ook in de toekomst blijft bestaan.

Buiten de spitsuren keert de genoemde Intercity Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal in Utrecht Centraal, en wijkt het Utrechtse spoorgebruik af. De aankomsttijd vanuit Gouda is daardoor 1 minuut later.

Belangrijkste effecten

Positief:

- Naar verwachting **2.000-2.500 reizen** gaan gebruik maken van het nieuwe station Lansingerland-Zoetermeer. Een deel stapte voorheen in of uit op station Zoetermeer of Zoetermeer Oost, Den Haag Centraal, Voorburg, Den Haag Ypenburg, Capelle Schollevaar, Nieuwerkerk aan den IJssel of Rotterdam Alexander;
- Circa **2.600 reizen** krijgen een 8 minuten snellere directe verbinding tussen enerzijds Gouda en anderzijds Woerden, Vleuten, Utrecht Terwijde, Utrecht Leidsche Rijn en Utrecht Centraal (en 9 minuten vice versa) door een kortere haltering van de Sprinters op Gouda Goverwelle en Woerden. Reizen met de Sprinter richting Uitgeest en overstappen in Woerden blijft overigens in beide richtingen wel de snelste reisoptie;
- Circa **5.700 reizen** profiteren van een betere verdeling van de Intercity's over het uur tussen Utrecht Centraal en Gouda (en vice versa) en krijgen hierdoor een kortere wachttijd. Het huidige interval is 12 minuten – 3 minuten – 12 minuten – 3 minuten. Dit wordt 10 minuten – 5 minuten – 10 minuten – 5 minuten;
- Circa **200 reizen** in de spitsen krijgen een rechtstreekse verbinding tussen enerzijds Rotterdam Centraal, Rotterdam Alexander en Gouda en anderzijds Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Lunetten, Houten en Houten Castellum;
- Circa **4.500 reizen** profiteren van een 2 minuten snellere verbinding van Den Haag Centraal en Gouda naar Amersfoort/Apeldoorn/Deventer/Almelo/Hengelo/Enschede door een korter stationnement op Utrecht Centraal. In de andere richting is de verbinding tot aan Gouda 2 minuten sneller, tot aan Den Haag Centraal 1 minuut;
- Circa **2.400 reizen** profiteren van een kortere overstap op station Gouda van de Sprinter Utrecht Centraal-Den Haag Centraal op de Intercity's naar Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal (en vice versa). Hierdoor neemt de reistijd tussen Woerden en Den Haag/Rotterdam voor de helft van de verbindingen tot 8 minuten af en neemt het aantal reismogelijkheden tussen Gouda Goverwelle en Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal toe.

Negatief:

- Circa **9.800 reizen** vanuit Voorburg, Den Haag Ypenburg, Zoetermeer en Zoetermeer Oost zijn 2 minuten (vice versa 3 minuten) langer onderweg naar Gouda door de extra stop in Lansingerland-Zoetermeer;
- Circa **10.000 reizen** in de Intercity van Gouda naar Den Haag Centraal zijn 1 minuut langer onderweg (uitsluitend in deze richting);
- Circa **100 reizen** vanuit Voorburg, Den Haag Ypenburg, Zoetermeer, Zoetermeer Oost en Lansingerland-Zoetermeer richting Zwolle, Groningen en Leeuwarden krijgen een extra overstap op Utrecht Centraal omdat in Gouda geen overstap wordt geboden op de Intercity naar Groningen/Leeuwarden, maar alleen op de Intercity naar Utrecht Centraal. Dit heeft geen gevolgen voor de reistijd. Reizigers voor Amersfoort krijgen 2x per uur ook deze extra overstap, maar kunnen daarnaast net als in de Dienstregeling 2018 2x per uur in Gouda overstappen op de Intercity's naar Amersfoort Schothorst en Enschede zonder overstap op Utrecht Centraal.

- Circa **40 reizen** ondervinden reistijdverlenging omdat de overstap in Gouda van de Sprinter uit Rotterdam Centraal op de Sprinter naar Zoetermeer en Den Haag Centraal 16 minuten wordt (vice versa 17 minuten). In de Dienstregeling 2018 is deze overstap 6 minuten. Circa 260 reizen met herkomst- of bestemming op een Intercity station, gaan deze overstap voortaan van Intercity op Sprinter of van Sprinter op Intercity maken. Voor deze reizigers is de reistijd daarmee ongeveer gelijk aan de huidige situatie;

2.2 Uitgeest – Amsterdam Centraal – Breukelen – Utrecht Centraal

2018: Onregelmatige vertrektijden ICE en knip Sprinters in daluren op Amsterdam Centraal
In de Dienstregeling 2018 heeft de ICE Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal – Arnhem – Frankfurt (M) Hbf(/Basel SBB) in de spits tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal andere vertrektijden dan in de daluren. In daluren biedt de ICE 5x per dag een snelle verbinding, maar hierdoor is de Sprinter 4x per dag geknipt in een treindienst Uitgeest – Amsterdam Centraal en een treindienst Amsterdam Centraal – Breukelen – Utrecht Centraal(– Rhenen). Daarnaast heeft de Sprinter richting Utrecht Centraal 5x per dag een lang stationnement van 12 minuten op station Amsterdam Bijlmer ArenA. In spitsuren wordt wel een doorgaande Sprinter geboden, maar is de ICE 8 minuten langer onderweg tussen Amsterdam Centraal en Arnhem als in daluren. De ICE heeft dan een langere stop op Utrecht Centraal. Van Duitsland richting Amsterdam Centraal zijn de vertrektijden in de spits en het dal in de Dienstregeling 2018 wel gelijk. De onregelmatige vertrektijden van de ICE en de geknipte Sprinterdienst zijn aanleiding geweest een verbetering te onderzoeken.

2019: ICE in dal en spits gelijk en Sprinters rijden door in daluren
NS heeft een oplossing gevonden die in spits en dal gelijk is. De rijtijd van de overige ICE's is 6 minuten sneller in spitsuren, en 2 minuten trager in daluren dan in de Dienstregeling 2018. De Sprinter blijft bovendien altijd een doorgaande verbinding Uitgeest – Amsterdam Centraal – Breukelen bieden. Uitzondering is de allereerste ICE: omdat deze rijdt op het moment dat Intercity's tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal 4x per uur rijden in plaats van 6x per uur kan deze uit Amsterdam blijven vertrekken om 6:40 uur.

De aanpassingen zijn mogelijk geworden door de ICE kort achter de Intercity Alkmaar – Maastricht te rijden. Op de momenten dat de ICE rijdt zijn hiervoor de volgende treinen aangepast:

- De Intercity Alkmaar – Maastricht rijdt tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal 1 minuut eerder.
- De Sprinter Uitgeest-Rhenen vertrekt 2 minuten later uit Amsterdam Centraal, achter de ICE en komt 2 minuten later aan op Utrecht Centraal. Tussen Utrecht Centraal en Veenendaal Centrum rijdt deze Sprinter 1 minuut later.
- De Intercity Enkhuizen – Heerlen vertrekt 1 minuut later uit Amsterdam Centraal en Amsterdam Amstel.
- De Intercity Schiphol Airport – Nijmegen komt net als in de Dienstregeling 2018 als de ICE rijdt 2 minuten later aan op Utrecht Centraal.

Op het moment dat de ICE rijdt wordt door deze wijzigingen het meest ongunstige interval voor de Intercity's tussen Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal 12 minuten in plaats van de huidige 11 minuten. NS heeft overwogen alle Intercity's Alkmaar – Maastricht de hele dag elk half uur 1 minuut eerder te rijden om zo een constante patroontijd te bieden. Uiteindelijk woog het argument "hoogfrequent" zwaarder, en dus zijn de vertrek- en aankomsttijden alleen aangepast op de momenten dat de ICE rijdt.

Belangrijkste effecten

Positief:

- Circa **300 reizen** vanuit de richting Zaandam in de richting Breukelen krijgen weer een doorgaande Sprinterverbinding over Amsterdam Centraal heen;
- Circa **600 reizen** krijgen 11 minuten reistijdwinst door het kortere stationnement in Amsterdam Bijlmer ArenA;
- Reizigers in de spitsuren in de ICE Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal – Arnhem – Duitsland krijgen 6 minuten reistijdwinst (treinnummers 105 en 129).

Negatief:

- Reizigers in daluren krijgen een 2 minuten langere reistijd in de ICE-verbinding Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal – Arnhem – Duitsland (treinnummers 123, 125, 127 en 221).

2.3 Amsterdam Centraal – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal (HSL)

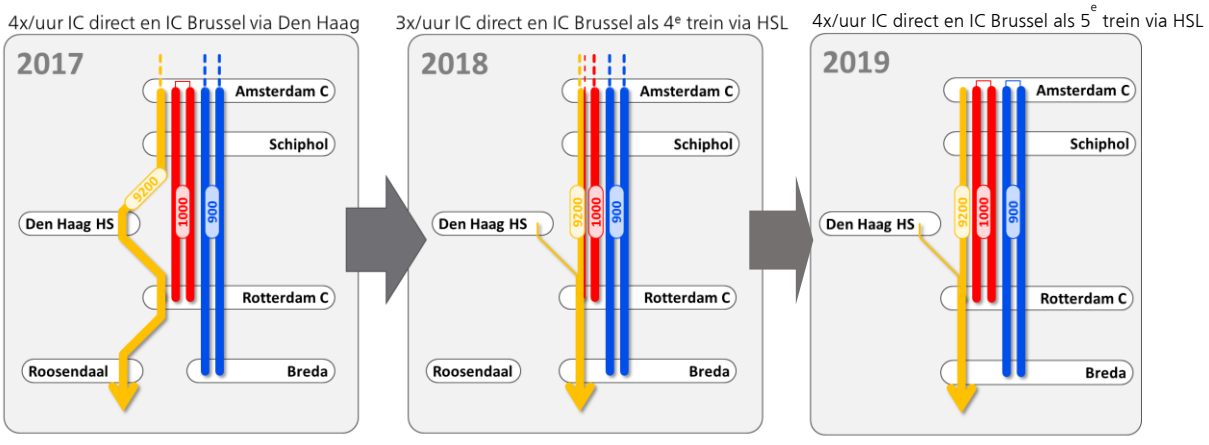
2018: Intercity Brussel gecombineerd met Intercity Direct tussen Rotterdam en Amsterdam

NS en NMBS koersen op maandag 9 april 2018 als startdatum voor het laten rijden van de Intercity Brussel via de Hogesnelheidslijn (HSL-Zuid) en langs Breda en Noorderkempen in plaats van Dordrecht en Roosendaal. Breda krijgt hiermee een directe aansluiting met België. Den Haag behoudt vier keer per dag een rechtstreekse verbinding met Brussel. Volgens deze planning rijdt de trein vanaf 9 april twaalf keer per dag tussen Amsterdam Centraal en Brussel via de HSL. Ook is dan vier keer per dag Den Haag Hollands Spoor het vertrekstation. Totaal zal 16 keer per dag een directe intercityverbinding worden aangeboden tussen Rotterdam Centraal en Breda en België. De reistijdwinst tussen België en Amsterdam Centraal bedraagt een half uur. Ongeveer 2.000 reizigers per dag profiteren van deze reistijdwinst of sparen een overstap op Intercity Direct uit.

Tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal rijdt over de HSL 4x per uur een binnenlandse Intercity Direct. Op de momenten dat de Intercity Brussel tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal rijdt, wordt één van de 4 binnenlandse Intercity Direct diensten (treinserie 1000) vervangen door de Intercity Brussel. Nadeel van deze constructie is dat het gecombineerd binnenlands en internationaal gebruik van deze treindienst een grotere druk op de capaciteit in deze trein legt. Daarnaast ontstaan robuustheidsrisico's en inefficiëntie in de exploitatie omdat de binnenlandse Intercity Direct-dienst 12x per dag op een andere manier gepland en georganiseerd moet worden.

2019: Intercity Brussel als extra trein tussen Rotterdam en Amsterdam

In de Dienstregeling 2019 is NS voornemens om Intercity Brussel tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal los van de binnenlandse Intercity direct (treinserie 1000) te rijden. Dit betekent dat de Intercity Brussel op dit deel van het traject als 5e Intercity gaat rijden naast de 4 binnenlandse Intercity direct treinen, Thalys en Eurostar.



Vanuit Amsterdam Centraal richting Brussel Zuid zal Intercity Brussel ná de Intercity direct gaan rijden. Dit betekent dat in deze richting de reistijd met 3 minuten verkort wordt t.o.v. de Dienstregeling 2018. In noordelijke richting blijft Intercity Brussel in het pad rijden zoals in de Dienstregeling 2018 ook al gepland is. Om een betere verdeling van reizigers te bereiken en te voorkomen dat een vertraging van Intercity Brussel meteen doorwerkt op de punctualiteit van de Intercity direct wil NS ook in deze richting de Intercity Brussel na de Intercity direct uit Rotterdam laten vertrekken. De Intercity Direct gaat daarom één keer per uur 3 minuten vroeger rijden.

Om de Intercity Brussel als extra trein in te passen op het drukke traject tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal is een aantal aanpassingen nodig van andere treinen. Dit betreft allereerst een aanpassing van de dienstregeling van goederentreinen tussen Amsterdam Centraal en de Amsterdamse havens. Daarnaast worden de volgende reizigerstreinen aangepast:

- De Thalys Amsterdam Centraal – Parijs is 2 minuten langer onderweg naar Schiphol Airport (reistijden vanuit Schiphol Airport en Rotterdam Centraal zijn ongewijzigd). Vanuit de richting Parijs wordt het stationnement van Thalys op Rotterdam Centraal 2 minuten langer (reistijd tot Rotterdam Centraal dus ongewijzigd).
- De Intercity Lelystad Centrum – Dordrecht rijdt 1 minuut later tussen Leiden Centraal en Schiphol Airport en 1 minuut vroeger tussen Schiphol Airport en Leiden Centraal. Hierdoor verslechtert het huidige 15/15 interval tussen de Intercity's naar een 16/14 interval. Alle aansluitingen op Leiden Centraal blijven behouden.
- De Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Leiden staat 1 minuut langer stil op Schiphol Airport. Deze trein vertrekt daarom 1 minuut eerder uit Leiden Centraal en arriveert daar 1 minuut later.

Resultaat is dat 12x per dag 5 in plaats van 4 Intercity's per uur op de HSL rijden tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal. Gelijktijdig kan de materieelinzet van de binnenlandse Intercity-Direct diensten geoptimaliseerd worden: een halfuurdienst kan efficiënter ingericht worden dan een uurdienst met incidentele extra treinen. Er hoeft bijvoorbeeld minder vaak van Amsterdam Centraal naar opstelterrein Watergraafsmeer gereden te worden.

Het materieel voor de eerste rit Den Haag HS – Rotterdam Centraal – Brussel komt vanaf opstelterrein Watergraafsmeer. De rit van Amsterdam Centraal via Schiphol Airport naar regulier startpunt Den Haag HS is voor reizigers toegankelijk. Op gelijke wijze zal in avonduren de laatste rit Brussel Zuid – Den Haag HS via Schiphol Airport naar Amsterdam Centraal rijden.

Belangrijkste effecten

Positief:

- Meer zitplaatscapaciteit en meer reismogelijkheden Amsterdam Centraal – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal. Het aantal treinen op de HSL tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal (exclusief Eurostar en Thalys) neemt met bijna 20% toe;
- Circa **2.000 reizen** profiteren van een 3 minuten kortere reistijd Amsterdam Centraal – Brussel Zuid.

Negatief:

- Circa **4.000 reizen** uit Sassenheim, Nieuw Vennep en Hoofddorp die verder dan Schiphol Airport reizen krijgen 1 minuut langere reis- of overstaptijd;
- Circa **10.000 reizen** krijgen een 16/14 in plaats van 15/15 interval van de Intercity's tussen Leiden Centraal en Schiphol Airport;
- De Thalys Amsterdam Centraal – Parijs is 2 minuten langer onderweg.

2.4 Dordrecht – Roosendaal

De nieuwe route van de Intercity Brussel maakt het mogelijk in de Dienstregeling 2019 de Sprinterdienst Dordrecht – Roosendaal te optimaliseren (alleen in deze richting). De inhaling van de Sprinter in Lage Zwaluwe door de Intercity Brussel zal komen te vervallen. De reistijd wordt hierdoor 1x per uur korter, en er ontstaat een regelmatiger halfuurinterval. Tevens kan deze Sprinter 2x per uur blijven rijden, óók als wegens werkzaamheden in Duitsland extra goederenverkeer via Noord-Brabant rijdt.

Belangrijkste effecten
Positief:
- Circa **800 reizen** profiteren van de kortere reistijd van de Sprinter.

2.5 Utrecht Centraal – 's-Hertogenbosch

In de Dienstregeling 2018 is in 's-Hertogenbosch de overstap van de Intercity Alkmaar – Maastricht op de Sprinter 's-Hertogenbosch – Tilburg – Breda – Dordrecht kwetsbaar wanneer de Intercity een kleine vertraging heeft. Door de Sprinter Utrecht Centraal – 's-Hertogenbosch 1 minuut vroeger te laten vertrekken uit Utrecht Centraal, kan de betreffende Intercity op dat traject 1 minuut sneller rijden. Hierdoor wordt de beschikbare tijd voor de overstap 3 minuten in plaats van 2 minuten. Daarmee is deze overstap robuuster.

Op Utrecht Centraal vervalt door deze wijziging de overstap van de Intercity van Schiphol Airport naar Venlo op de Sprinter naar 's-Hertogenbosch. Deze overstap is nu 4 minuten naar een ander perron. Deze wordt door het eerdere vertrek 3 minuten. Dit is te krap en daarom is dit geen overstap meer. Een kwartier later blijft wel de overstap van de Intercity van Schiphol Airport naar Nijmegen op de Sprinter naar Tiel bestaan.

In de andere richting veranderen de reismogelijkheden niet. In de huidige situatie zijn er vanaf de stations Utrecht Lunetten, Utrecht Vaartsche Rijn, Houten, Houten Castellum, Culemborg en Geldermalsen richting Schiphol Airport 2 reismogelijkheden per uur. Vanaf Zaltbommel zijn er 2 reismogelijkheden met lange overstap op Utrecht Centraal. Heen- en terugrichting krijgen door de aanpassing van de Sprinter Utrecht Centraal – ´s-Hertogenbosch dus een vergelijkbare dienstregeling.

Belangrijkste effecten
Positief:
- Circa **1.500 reizen** krijgen in 's-Hertogenbosch een robuustere overstap Amsterdam – Utrecht richting Tilburg – Breda.

Negatief:
- Circa **500 reizen** vanuit Schiphol Airport, Amsterdam Zuid en Amsterdam Bijlmer ArenA naar Utrecht Lunetten, Utrecht Vaartsche Rijn, Houten, Houten Castellum, Culemborg en Geldermalsen gaan terug van 4 naar 2 reismogelijkheden per uur;
- Circa **30 reizen** vanuit Schiphol Airport, Amsterdam Zuid en Amsterdam Bijlmer ArenA naar Zaltbommel krijgen een 14 minuten langere overstaptijd op Utrecht Centraal.

2.6 Wijzigingen gedurende het dienstregelingsjaar

Gedurende het jaar vinden op vaste momenten die zijn afgesproken in de spoorsector via wijzigingsbladen ook een beperkt aantal kleine wijzigingen plaats in de Dienstregeling 2019. Zo past NS in de herfst de dienstregeling aan op enkele trajecten met één minuut. Doel hiervan is een punctuele uitvoering van de dienstregeling. Ook rijden in de zomer extra Sprinters tussen Haarlem en Zandvoort aan Zee. Daarnaast zijn er soms wijzigingen die pas in de loop van het jaar kunnen worden doorgevoerd omdat deze afhankelijk zijn van de oplevering van infrastructuur.

U wordt over deze tussentijdse wijzigingen formeel geïnformeerd en geconsulteerd in het kader van het betreffende wijzigingsblad. Momenteel is naast de wijzigingen in de zomer en in de herfst de volgende wijziging voorzien:

Utrecht Centraal – Almere Centrum
Naar verwachting zal in het najaar van 2019 de aanpassing van het emplacement Naarden-Bussum opgeleverd worden. Hierdoor kunnen treinen rond dit station met een hogere snelheid ingepland worden. Dit zal onder andere een aanpassing van de Sprinter Utrecht Centraal – Almere Centrum mogelijk maken waarbij Utrecht Overvecht weer in beide richtingen bediend kan worden door deze Sprinter.

3 Internationaal

3.1 Intercity Berlijn

De Intercity Berlijn zal in de Dienstregeling 2019 grotendeels op dezelfde tijden rijden als in de Dienstregeling 2018. Er is een scenario ontwikkeld om op drukke momenten, met name in de zomer, tussen Amsterdam Centraal en Deventer een aparte binnenlandse Intercity te kunnen rijden. Deze extra Intercity rijdt dan op de reguliere tijdstippen. De Intercity Berlijn zal dan 3 minuten later vertrekken uit Amsterdam Centraal en niet stoppen te Hilversum en Almelo. Vanuit Berlijn richting Amsterdam Centraal zal de Intercity Berlijn dan 3 minuten eerder aankomen en niet stoppen te Apeldoorn. Op tussenliggende stations, zoals Amersfoort, is de reistijdsverkorting van/naar Duitsland nog enkele minuten groter. Indien NS voornemens is dit voorstel door te voeren zal dit worden opgenomen in de adviesaanvraag voor het desbetreffende wijzigingsblad.

3.2 ICE International

Zoals vermeld in paragraaf 2.2 wijzigen de vertrektijden van de ICE Amsterdam Centraal – Frankfurt (M) Hbf op Amsterdam Centraal, en zijn voortaan in dal- en spitsuren gelijk.

In de jaardienstaanvraag zal de ICE net als in de Dienstregeling 2018 in een aantal perioden omrijden via Venlo. De dienstregeling tijdens deze omleidingsperiodes is vrijwel identiek als in de Dienstregeling 2018. Gedurende deze weekenden is het traject Oberhausen – Arnhem volledig versperd ten gevolge van werkzaamheden.

Ook is NS in gesprek met Deutsche Bahn om gezamenlijk een aangepaste dienstregeling te ontwikkelen voor een situatie met capaciteitsbeperkingen op het traject Arnhem – Oberhausen. Omdat op voorhand nog niet duidelijk is wanneer deze dienstregeling aan de orde is, zal deze niet in de capaciteitsaanvraag voor de jaardienst worden opgenomen, maar als alternatief scenario op de plank liggen om in voorkomende gevallen te kunnen worden gebruikt.

3.3 Thalys

Nieuwe bestemmingen: Luchthaven Charles de Gaulle en Disneyland
NS en Thalys International zijn voornemens de eindbestemming van een aantal Thalys treinen te wijzigen om zo beter aan te sluiten bij de vervoersvraag. Over het doorvoeren van de aanpassingen in deze paragraaf is NS in overleg met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gezien het feit dat de aanpassingen afwijken van de afgesproken bestemmingen in artikel 63 lid 1 van de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet 2015-2025.

Belangrijkste voorstel is station Lille Europe niet langer te bedienen. Momenteel rijden er dagelijks 2 treinen van/naar dit station. In plaats daarvan zullen op termijn dagelijks twee treinen uit Nederland vanaf Brussel-Zuid via Paris Aéroport Roissy-Charles de Gaulle naar Marne-la-Vallée Chessy (Disneyland) gaan rijden en vice versa. In Marne-la-Vallée Chessy worden goede overstapmogelijkheden geboden op hogesnelheidstreinen die verder Frankrijk in rijden. Thalys International en NS zijn ervan overtuigd dat dit een aanzienlijk voordeel biedt voor de reizigers. Het aantal reizen naar Lille Europe bleef de laatste jaren zeer beperkt en nam in 2017 zelfs iets af.

Als gevolg hiervan verschuift een aantal treinen qua tijdligging. Een totaaloverzicht van alle aanpassingen is bijgevoegd als bijlage bij deze adviesaanvraag. Door deze aanpassingen zal op maandag t/m donderdag de laatste verbinding vanuit Brussel-Zuid naar Nederland een uur later rijden dan in de Dienstregeling 2018.

De bediening van Paris Aéroport Roissy-Charles de Gaulle en Marne-la-Vallée Chessy zal vanaf begin april 2019 starten. NS en Thalys International zijn voornemens de bediening van Lille Europe direct bij aanvang van de Dienstregeling 2019 te beëindigen. In de tussenliggende periode zullen, om gedurende 2019 zoveel mogelijk een constante dienstregeling te realiseren, de voor Paris Aéroport Roissy-Charles de Gaulle en Marne-la-Vallée bestemde treinen tijdelijk van/naar Paris Nord rijden (treinnummers 9387 en 9339 richting Amsterdam Centraal en 9316 en 9364 richting Paris Nord). Van maandag t/m vrijdag wordt in beide perioden een frequentie van 14 treinen per dag per richting tussen Brussel Zuid en Amsterdam Centraal aangeboden. Op zaterdag zijn dit 7 treinen en op zondag 10 treinen.

Aanpassing reistijd
Ten behoeve van de inpassing van de losliggende Intercity Brussel (zie paragraaf 2.3) zal Thalys 2 minuten eerder vertrekken vanaf Amsterdam Centraal op minuut :15 en 2 minuten eerder aankomen op minuut :44. De reistijd voor de Thalys wordt daarmee tussen Amsterdam Centraal en Brussel-Zuid 113 minuten (en vice versa 112 minuten) en tussen Amsterdam Centraal en Paris Nord 200 minuten (en vice versa 199 minuten). In artikel 63 lid 5 van de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet 2015-2025 wordt de reistijd naar Brussel-Zuid geschat op 109 minuten en naar Paris-Nord op 196 minuten.

Vakantiebestemmingen
Ook in de Dienstregeling 2019 is voorzien in een Ski Thalys en een Zon Thalys, naar respectievelijk Bourg-St.-Maurice en Marseille. De Zon-Thalys zal van Amsterdam Centraal naar Marseille rijden als verlenging van de treindienst naar Marne-la-Vallée Chessy. De andere treinen zullen net als in de Dienstregeling 2018 als extra treinen rijden.

3.4 Eurostar

NS Internationaal en Eurostar zijn voornemens om in 2018 per dag 2 treinen per richting van Amsterdam Centraal via Rotterdam Centraal naar Brussel Zuid en Londen St. Pancras te introduceren. Het moment en de wijze van de start van de Eurostar verbinding zijn nog afhankelijk van het testprogramma, realisatie van de grenscontroles en de bouw van terminals en aanpassingen op de vertrek stations.

NS Internationaal is met Eurostar in gesprek om in de Dienstregeling 2019 de frequentie uit te breiden naar 3 ritten per richting per dag. Pas na de start van het reizigersvervoer met de Eurostar wordt een besluit genomen over de eventuele uitbreiding van 2 naar 3 treinen per dag. In dit scenario zal in de richting Amsterdam Centraal > Londen één trein specifiek gericht worden op de snelle bediening van Londen. Deze trein krijgt een reistijd ruim onder de vier uur. Verkorting van de reistijd is mogelijk door het wegnemen van de veiligheidscontroles van het treinstel te Brussel Zuid. Dit leidt er echter toe dat geen reizigers tussen Amsterdam Centraal / Rotterdam Centraal en Brussel Zuid kunnen worden meegenomen.

Indien geen overeenstemming wordt bereikt over het rijden van een derde trein zal de treindienst met 2 treinen per richting gecontinueerd worden. Treinen 9145 en 9126 in de in bijlage geschetste dienstregeling zullen dan niet rijden. Trein 9119 die 's ochtends rijdt zal dan net als trein 9161 een langere stop in Brussel krijgen zodat reizen Amsterdam Centraal / Rotterdam Centraal – Brussel Zuid mogelijk blijven.

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

3.5 Roosendaal – Antwerpen

De Dienstregeling 2019 is identiek aan de Dienstregeling 2018, maar wel voorbereid om elk uur een tweede stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen (en verder) te laten rijden. Implementatie van deze treindienst is afhankelijk van de realisatie van het Belgische beveiligingssysteem tussen station Roosendaal en de grens. Dit is bij aanvang van de Dienstregeling 2019 nog niet gerealiseerd.

Zolang het Belgische beveiligingssysteem nog niet geïntroduceerd is zal de treindienst mogelijk met enkele minuten extra reistijd gepland moeten worden. De aankomst in Roosendaal zal dan 2 minuten later zijn, en het vertrek richting Antwerpen 2 minuten vroeger. Dit heeft geen gevolgen voor overstapmogelijkheden in Roosendaal.

3.6 Heerlen – Herzogenrath (– Aachen)

NS rijdt in de Dienstregeling 2018 in samenwerking met Deutsche Bahn elk uur een trein tussen Heerlen en Herzogenrath met dieselmaterieel. Bij aanvang van de Dienstregeling 2019 zal de lijn volledig geëlektrificeerd zijn. Vanaf dit moment zal Arriva als onderdeel van de concessie Limburg de bediening overnemen en verlengen naar Aachen Hbf.

Arriva is met Deutsche Bahn en het Duitse regionale verkehrsverbund in overleg over de invulling van de nieuwe treindienst. Om deze reden zal NSR geen capaciteitsaanvraag indienen voor deze lijn. Wel heeft NS aan Arriva aangeboden om als fall backscenario de huidige treindienst te kunnen en willen continueren.

De treindienst op dit traject wordt uiteindelijk onderdeel van de Drielandentrein Liège – Maastricht – Heerlen – Aachen, zie ook paragraaf 3.7.

3.7 Maastricht – Liège

Dit traject maakt onderdeel uit van de voorziene Drielandentrein Liège – Maastricht – Heerlen – Aachen. NS is met zowel Arriva als NMBS in overleg m.b.t. dienstregeling, materieeltoelating, personeelsinzet en verdeling van kosten en baten. Op dit moment is nog onzeker of de Drielandentrein ingaande december 2018 gerealiseerd kan worden. NS heeft daarom besloten voor de Dienstregeling 2019 samen met NMBS een capaciteitsaanvraag in te dienen voor de treindienst Maastricht – Liège, die identiek is aan de Dienstregeling 2018. Op het moment dat de introductie van de Drielandentrein mogelijk blijkt zal NS de capaciteitsaanvraag wijzigen.

Zolang het Belgische beveiligingssysteem nog niet geïntroduceerd is tussen de grens en Maastricht zal de treindienst mogelijk met enkele minuten extra reistijd gepland moeten worden. Als gevolg daarvan zal de treindienst mogelijk met enkele minuten extra reistijd gepland moeten worden. De exacte invulling daarvan is nog in studie.

4 Optimalisaties

4.1 Minutenoptimalisaties

Er zijn drie optimalisaties doorgevoerd waardoor treinen op meerdere plaatsen in de Dienstregeling 2019 een minuut eerder of later aankomen of vertrekken dan in de Dienstregeling 2018:

- In de Dienstregeling 2017 heeft NS landelijk een nieuwe structuur ingevoerd. Inmiddels zijn realisatiecijfers over de uitvoeringskwaliteit beschikbaar en zijn aanvullende simulaties uitgevoerd. Op zoek naar een dienstregeling die een nog betere robuustheid en hogere punctualiteit mogelijk maakt zijn op een groot aantal plaatsen aankomst- en vertrektijden aangepast;

- Op een aantal lijnen gaat NS ander materieel inzetten dan voorgaande jaren. Ander materieel heeft andere rijkarakteristieken met soms andere rijtijden (bijvoorbeeld: de tijd die nodig is om de maximale snelheid te bereiken kan verschillen). In dat geval is het noodzakelijk om aankomst- en vertrektijden aan te passen;

- Het door ProRail en NS gebruikte planningssysteem is verbeterd waardoor rijtijden nauwkeuriger kunnen worden bepaald. Ook dit heeft op een aantal stations tot aanpassingen van aankomst- en vertrektijden geleid.

In één geval heeft dit geleid tot 1 minuut reistijdverlenging van begin- naar eindpunt. Dit betreft de Intercity die in de spits rijdt van Alkmaar richting Haarlem (treinserie 3400). Deze zal voortaan op de stations Alkmaar, Heiloo en Castricum 1 minuut eerder vertrekken dan in de Dienstregeling 2018. Dit heeft geen invloed op overstapmogelijkheden op station Haarlem. Situaties waar uitsluitend "tussentijden" zijn gewijzigd zijn verwerkt in de grafieken in de bijlage. Door deze gewijzigde tijden kunnen reizigers op deeltrajecten wel langer of korter onderweg zijn.

4.2 Optimalisatie als gevolg van materieelinzet

Niet elk materieeltype past op elk traject
NS wil materieel zo efficiënt mogelijk inzetten voor een zo optimaal mogelijke vervoerscapaciteit voor reizigers en optimale reistijden.

NS bepaalt de komende maanden definitief welk materieeltype per route wordt ingezet in 2019. In deze adviesaanvraag worden de termen "Sprinter" en "Intercity" gebruikt voor de te verwachten materieelinzet. De Dienstregeling 2019 vraagt net als de Dienstregeling 2018 op veel trajecten om snel materieel. Het aantal trajecten waar trager materieel kan worden ingezet zonder gevolgen voor de dienstregeling is beperkt. Dit leidt mogelijk op sommige trajecten waar trager materieel wel in te passen is tot een aanpassing van aankomst- en vertrektijden.

Aangepaste spooropstellingen
Om antwoord te geven op de toenemende reizigersvraag zet NS waar mogelijk extra materieel in. Dit leidt tot langere treinen wat bij sommige stations niet op de spooropstelling van de Dienstregeling 2018 past omdat perrons een lengtebeperking kennen. Voor een aantal stations wordt daarom in de Dienstregeling 2019 een alternatieve spooropstelling voorgesteld. Daarnaast is op een aantal stations zoals Utrecht Centraal en Gouda de spooropstelling aangepast om de lijnvoering van de Dienstregeling 2019 mogelijk te maken. Het resultaat is verwerkt in de bijlage basisuurpatronen.

Treinen in de spits van een ander perron
Om in de spitsuren enkele specifieke drukke treinen te kunnen verlengen zullen deze treinen alleen op deze momenten op de volgende stations van andere sporen vertrekken:

- **Nijmegen**: Intercitymaterieel met lange samenstelling kan in de ochtendspits van het afwijkende perron 1 vertrekken;
- **Hoorn**: In avondspits omwisseling spoorgebruik 2 en 3 (Intercity richting Heerlen en kerende Sprinter van en naar Alkmaar);
- **Haarlem**: Sprinter Den Haag Centraal – Haarlem kan indien noodzakelijk in verband met lengte keren op spoor 1, de reguliere Sprinters richting Amsterdam Centraal vertrekken dan van spoor 3;
- **Roosendaal**: afhankelijk van lengte van de treinen kan het gebruik van spoor 4a en 4b omgeruild worden (Intercity Vlissingen – Amsterdam Centraal en vice versa);
- **Eindhoven**: Voor bijplaatsen en afkoppelen van materieel kan de Intercity Maastricht – Alkmaar zo nodig vanaf spoor 4 vertrekken (vice versa spoor 3). Net zoals in de Dienstregeling 2018 is dan geen overstap mogelijk vanuit de Sprinter uit ’s-Hertogenbosch op de Intercity naar Maastricht (vice versa wordt deze overstap wel geboden);

5 Nadere inzichten

5.1 Contracten

NS rijdt voor eigen rekening treinen op het Hoofdrailnet en moet daarbij voldoen aan de voorwaarden zoals opgenomen in de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet 2015-2025. Op het Hoofdrailnet rijdt NS daarnaast ook een aantal treindiensten op basis van een contract in opdracht van overheden.

Een aantal contractdiensten loopt per december 2018 (of eerder) af, en is op het moment van het verschijnen van deze adviesaanvraag nog niet verlengd. NS moet voor deze diensten daarom een voorbehoud maken. NS veronderstelt dat deze treindiensten ook in 2019 gecontinueerd worden, en deze zijn derhalve opgenomen in de grafieken en tabellen in de bijlagen. Mocht een contract onverhoopt niet verlengd worden dan wordt u daarover nog separaat geïnformeerd.

Het betreft de onderstaande contractdiensten:

- 1x per uur Intercityverbinding Dordrecht – Breda (opdrachtgever: ministerie I&W);
- Vrijdag- op zaterdagnacht en zaterdag- op zondagnacht: nachttrein Utrecht Centraal – Arnhem Centraal – Nijmegen en 2 nachttreinen Nijmegen – Arnhem – Utrecht (opdrachtgever: Provincie Gelderland);
- Vrijdag- op zaterdagnacht: nachttrein Groningen – Zwolle – Amsterdam Centraal en Zwolle – Groningen (opdrachtgever: Provincie Groningen en Drenthe);

Voor de Dienstregeling 2018 was het voornemen om station Amsterdam Bijlmer ArenA op te nemen in het Nachtnet Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal, en hiervoor een contract af te sluiten met de regionale overheden. Voorwaarde hiervoor was dat het aantal onderhoudswerkzaamheden op het spoor dusdanig laag was dat de uitbreiding van de treindienst zinvol zou zijn. Helaas kon aan die randvoorwaarde in 2018 niet worden voldaan. Mochten er nieuwe inzichten ontstaan over de vermindering van het aantal onderhoudswerkzaamheden op het desbetreffende traject dan zal de uitbreiding van de bediening van station Bijlmer wederom overwogen worden.

5.2 Wensen van andere vervoerders

In het najaar van 2017 hebben vervoerders hun wensen onder leiding van ProRail in een dienstregelingspatroon voor de Dienstregeling 2019 vertaald. Hierbij is duidelijk geworden op welke trajecten de capaciteitsaanvraag van NS mogelijk die van andere vervoerders raakt. Op deze trajecten kan de uiteindelijke dienstregeling er anders uitzien dan de gewenste treindienst van vervoerders.

Op een aantal trajecten is op dit moment nog sprake van een zogenaamde “agree to disagree” met andere vervoerders. In deze situatie is NS of een andere vervoerder (nog) niet akkoord met de door ProRail voorgestelde aanpassing. ProRail zal in de toedelingsfase deze conflicten geforceerd oplossen op grond van de daarvoor geldende regels voor de capaciteitsverdeling. Dit heeft mogelijk impact op de gewenste treindienst van vervoerders.

Onderstaand de nu bekende situaties waar de gewenste treindiensten van andere vervoerders in conflict liggen met de gewenste reizigersdienst van NS, met het mogelijke gevolg. Mogelijk blijken nog meer conflicten als alle vervoerders in april 2018 de 7x24 uitwerking voor de capaciteitsaanvraag indienen.

- Een internationaal goederenpad (een zogenaamd "pre-arranged-path") ligt tussen **Amsterdam Centraal en Utrecht Centraal** 1x/dag in conflict met de voorgestelde uitwerking van de ICE (zie paragraaf 2.2). Risico is dat ICE en Sprinterdienst op dat moment aangepast gaan worden.

- Een internationaal goederenpad (een zogenaamd "pre-arranged-path") ligt 1x/dag nabij Amsterdam Centraal in conflict met de voorgestelde uitwerking van de **Intercity Brussel**.

- De spooropstelling **Amsterdam Centraal** is in combinatie met sommige goederentreinen nog niet maakbaar. Mogelijk gaat dit tot wijzigingen in de spooropstelling en vertrek- en/of aankomsttijden leiden.

- Op **Roosendaal** ontstaat in de ochtendspits een conflict tussen lange Intercity's en een goederentrein. Mogelijk moeten de treinen met een kortere samenstelling dan gewenst rijden.

Op basis van deze conflicten en conflicten die tijdens de capaciteitsverdelingsfase van ProRail mogelijk nog naar voren komen zal NS op een later moment besluiten of deze conflicten nog aanleiding zijn een overbelastverklaring aan te vragen.

6 Daguitwerking

6.1 Uitgangspunten

Bij het opstellen van de daguitwerking van de Dienstregeling 2019, ook wel de 7 x 24 uursuitwerking genoemd, is uitgangspunt dat dezelfde bedieningsperiode als in de Dienstregeling 2018 geboden wordt, met hetzelfde aantal treinen. Mochten vertrek- of aankomsttijden patroonmatig enkele minuten wijzigen (zie hoofdstukken 2 t/m 5) dan wijzigt de daguitwerking gewoon mee. Hierdoor kan ook het tijdstip van de eerste of laatste trein eerder of later zijn.

6.2 Aanpassingen

NS is voornemens de volgende aanpassingen door te voeren:

- In de nachten van vrijdag op zaterdag en van zaterdag op zondag zal NS een extra Intercity **Den Haag Centraal – Gouda – Utrecht Centraal** gaan rijden. De laatste rechtstreekse reismogelijkheid van Den Haag naar Utrecht zal dan kort na half één uit Den Haag Centraal vertrekken.

- De consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov hebben in het advies over de ontheffingsverzoeken 2018 (Locov 25 juli 2017 met kenmerk 190427, paragraaf 3.2.6) geadviseerd op zaterdag de tweede verbinding tussen Zwolle en Groningen die wordt geboden door de **Intercity Lelystad Centrum – Groningen** (treinnummer 717) te laten rijden in de patroontijd van de Sprinter. Dit is voorgesteld omdat deze Intercity op alle tussengelegen stations stopt. NS heeft dit onderzocht en is voornemens in de Dienstregeling 2019 deze vroege verbinding vanaf Zwolle 9 minuten later te rijden en de patroontijd van de reguliere Sprinter aan te houden. Vertrek in Zwolle wordt dan 7:24 uur in plaats van 7:15 uur. Voor de treinaansluitingen in Groningen heeft dit geen gevolgen.

6.3 Werkzaamheden aan het spoor

Hinder door werk aan het spoor
Het spoor wordt steeds intensiever gebruikt en dit vraagt om onderhoud zodat het spoor betrouwbaar blijft. Ook in 2019 werkt ProRail aan het spoor. Het gaat om nieuwbouw, maar ook om klein en groot onderhoud. Door het onderhoud wordt voorkomen dat het aantal onverwachte storingen toeneemt.

Op dit moment is nog onvoldoende duidelijk wat de totale omvang van de hinder voor reizigers als gevolg van werkzaamheden in de Dienstregeling 2019 gaat worden aangezien de capaciteitsaanvragen nog moeten worden ingediend en de capaciteitsverdeling nog moet plaatsvinden. 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. Na het indienen van alle capaciteitsaanvragen worden net als voorgaande jaren de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov door NS en ProRail gezamenlijk in de zomer van 2018 hierover verder geïnformeerd.

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 de beschikbare spoorcapaciteit op een andere manier verdelen. ProRail en het ministerie streven er naar om concrete resultaten per dienstregeling 2021 stapsgewijs te introduceren op het hele netwerk. NS verwacht dat een eerste proef uit het programma in de Dienstregeling 2019 zal plaatsvinden.

Het programma is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangemerkt als een beleidsprioriteit voor de NS. NS werkt onder regie van ProRail en samen met het ministerie en de andere partners op het spoor aan de verdere invulling (zie ook Vervoerplan 2018, paragraaf 3.2). Het belangrijkste doel voor NS is om de hinder voor reizigers zo klein mogelijk te houden.

Onderhoudsrooster 2019
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 2019 lijken op die van de Dienstregeling 2018. Waar mogelijk voert NS optimalisaties uit ten behoeve van de reizigers. In geval van wijzigingen wordt separaat advies gevraagd.

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. Waar mogelijk probeert NS businzet te voorkomen, omdat dit vaak leidt tot extra overstappen en een langere reistijd. Ongeveer zes weken voorafgaand aan de werkzaamheden staan deze vermeld op de website. De gedetailleerde informatie met de gevolgen voor de reis staan 10 dagen van tevoren in de reisplanner. NS raadt reizigers aan kort voor vertrek de reisplanner te checken voor het meest actuele reisadvies.

7 Resultaten onderzoek overige verbeteringen

7.1 Inleiding

NS onderzoekt voortdurend of de dienstregeling verder kan worden geoptimaliseerd. Naast de voorstellen in deze adviesaanvraag heeft NS op verzoek van consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov en/of van decentrale overheden vertegenwoordigd aan de landsdelige OV- en spoortafels nog enkele andere verbeteringen voor de Dienstregeling 2019 onderzocht die uiteindelijk niet hebben geleid tot voorstellen in deze adviesaanvraag. In dit hoofdstuk worden de resultaten van deze onderzoeken toegelicht.

7.2 Verkorten lange stop van Sprinters op Leiden Centraal

Mede op verzoek van de consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov heeft NS gekeken naar mogelijkheden de Sprinterdienst rondom Leiden te verbeteren. In de Dienstregeling 2018 staat de Sprinter Schiphol Airport – Den Haag Centraal 14 minuten stil op Leiden Centraal. Door dit lange stationnement is er geen aantrekkelijke doorgaande verbinding met een Sprinter tussen bijvoorbeeld Nieuw Vennep en De Vink.

Er is geen oplossing gevonden die per saldo aantrekkelijker is dan de huidige situatie. Aanpassingen aan het lange Leidse stationnement zijn alleen mogelijk door rijtijdverlenging in Intercitydiensten en gaan ten koste van het regelmatige kwartierinterval van de Sprinters op het traject Leiden Centraal – Den Haag Centraal.

Omdat een aantal treinseries in de avonduren niet rijdt is specifiek nog gekeken naar de mogelijkheden om een aanpassing alleen in de avonduren te doen door bijvoorbeeld andere Sprinters te laten doorrijden naar Den Haag Centraal. NS concludeert dat deze oplossingen meer nadelen hebben dan voordelen voor de reiziger omdat andere overstappen worden verbroken en/of reistijden toenemen. Desgewenst kunnen wij de varianten met u in een themasessie doornemen.

7.3 Verbeteren overstap in Tiel

Sinds de Dienstregeling 2018 is de overstap vanuit de Sprinter Utrecht Centraal – Geldermalsen – Tiel op de Arriva-treindienst Tiel – Elst – Arnhem (en vice versa) verslechterd. De overstaptijd bedraagt nu 23 minuten. Een deel van deze reizigers reist nu via Arnhem Centraal naar Utrecht Centraal.

NS heeft samen met ProRail onderzocht of de overstap in Tiel kan worden verbeterd en heeft de resultaten besproken met regionaal vervoerder Arriva, de regionale consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het ROCOV en de regionale overheden.

Conclusie is dat op korte termijn geen verbetering van de overstap in Tiel mogelijk is, maar dat er wel zicht is op een oplossing in de Dienstregeling 2021. In de adviesaanvraag over de Dienstregeling 2021 zal NS u daarom verder informeren en uiteraard eerder mochten er nieuwe ontwikkelingen zijn. Vanuit genoemd overleg is wel als proef een extra busdienst van Arriva tussen Kesteren en Rhenen geïnitieerd vanaf de start van de Dienstregeling 2018. Reizigers die vanuit of via Kesteren reizen kunnen met deze bus van en naar Rhenen reizen waar de Sprinter een rechtstreekse verbinding van en naar Utrecht Centraal biedt. De reistijd Kesteren-Utrecht Centraal is hierdoor ongeveer vergelijkbaar met de situatie in de Dienstregeling 2017.

7.4 Eerste Sprinter op zondag van Amsterdam naar Woerden

De consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov hebben in het advies over de ontheffingsverzoeken 2018 (Locov 25 juli 2017 met kenmerk 190427, paragraaf 3.2.5.3) NS gevraagd of er op zondag voldoende vervoervraag is om een half uur vroeger te starten met de Sprinterdienst tussen Amsterdam Centraal en Woerden. NS heeft toegezegd dit voor de Dienstregeling 2019 te onderzoeken. NS concludeert dat er te weinig vervoervraag is voor een vroegere Sprinter Amsterdam Centraal – Woerden op zondagochtend. In de bijlage bij deze adviesaanvraag staat een toelichting over de onderzochte alternatieven.

8 Bijlagen

Bijlage A: Vroege trein op zondag Amsterdam – Woerden

De consumentenorganisaties vertegenwoordigd in het Locov hebben in het advies over de ontheffingsverzoeken 2018 (Locov 25 juli 2017 met kenmerk 190427, paragraaf 3.2.5.3) NS gevraagd of er op zondag voldoende vervoervraag is om een half uur vroeger te starten met de Sprinterdienst tussen Amsterdam Centraal en Woerden. NS heeft toegezegd dit voor de Dienstregeling 2019 te onderzoeken.

In de Dienstregeling 2018 rijdt de eerste Sprinter van Amsterdam Centraal naar Rotterdam Centraal via Woerden om 7:49 uur (treinnummer 4027). Op zondagochtend is de sprinterdienst Amsterdam Centraal – Woerden verweven met de Sprinterdienst Utrecht Centraal – Woerden. De eerste Sprinters Utrecht Centraal – Woerden rijden dan door naar Rotterdam Centraal in het pad wat de rest van de dag wordt gebruikt door de Sprinter Amsterdam Centraal – Rotterdam Centraal. Op deze manier is er op de vroege zondagochtend een directe verbinding tussen Utrecht Centraal en Rotterdam Centraal. Op dat moment rijdt namelijk alleen de Intercity Utrecht Centraal – Den Haag Centraal en niet de Intercity Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal. De betreffende Sprinters staan in onderstaande tabel weergegeven met de tijden van de Dienstregeling 2018:

Treinnummer	**14023**	**7816**	**14025**	**7818**	**4027**	**7820**	**4029**
Amsterdam Centraal					07:49		08:19
Utrecht Centraal	07:12		07:42			08:09	
Woerden	07:28		07:58		08:29	08:25	08:59
Woerden	07:28		07:58		08:29	08:33	08:59
Gouda Goverwelle	07:36		08:06		08:37	08:42	09:07
Gouda Goverwelle	07:36	07:50	08:06	08:20	08:37	08.50	09:07
Gouda	07:42	07:54	08:12	08:24	08:42	08:54	09:12
Rotterdam Centraal	08:04		08:34		09:04		09:34
Den Haag Centraal		08:19		08:49		09:19	

In de Sprinters 4027 en 4029 zitten tussen Amsterdam Centraal en Woerden circa 30 reizigers per trein. In de Sprinters 14023, 14025 en 7820 zitten tussen Utrecht Centraal en Woerden respectievelijk circa 50, circa 25 en circa 20 reizigers. Gezien de gemiddelde bezetting is niet te verwachten dat een extra trein vanuit Amsterdam Centraal om 07:19 uur kostendekkend zal zijn. Daarvoor zou het aantal reizigers hoger moeten zijn dan het huidige aantal reizigers in de Sprinter van 07.49 uur.

Andere Sprinterverbindingen vanaf Amsterdam Centraal starten op zondagochtend rond 07:30 uur. De eerste Sprinter naar Woerden en Rotterdam Centraal om 07:49 uur is daarom relatief laat. NS heeft daarom, gezien het lage aantal verwachte reizigers, gekeken of een verbetering mogelijk is zonder extra treinen te rijden. Om een half uur eerder te vertrekken uit Amsterdam Centraal zal de 14025 die nu in Utrecht Centraal start moeten starten in Amsterdam Centraal. Hierdoor zou er tussen Utrecht Centraal en Gouda Goverwelle echter een gat van een uur ontstaan tussen de eerste en de tweede Sprinter. Bovendien zou Utrecht Centraal hiermee een rechtstreekse verbinding met Rotterdam Centraal verliezen.

NS concludeert dat er te weinig vervoervraag is voor een vroegere Sprinter Amsterdam Centraal – Woerden op zondagochtend en dat het verschuiven van de Sprinter Utrecht Centraal – Woerden naar Amsterdam Centraal – Woerden ongewenst is.

Bijlage B: Treinserienummers Dienstregeling 2019

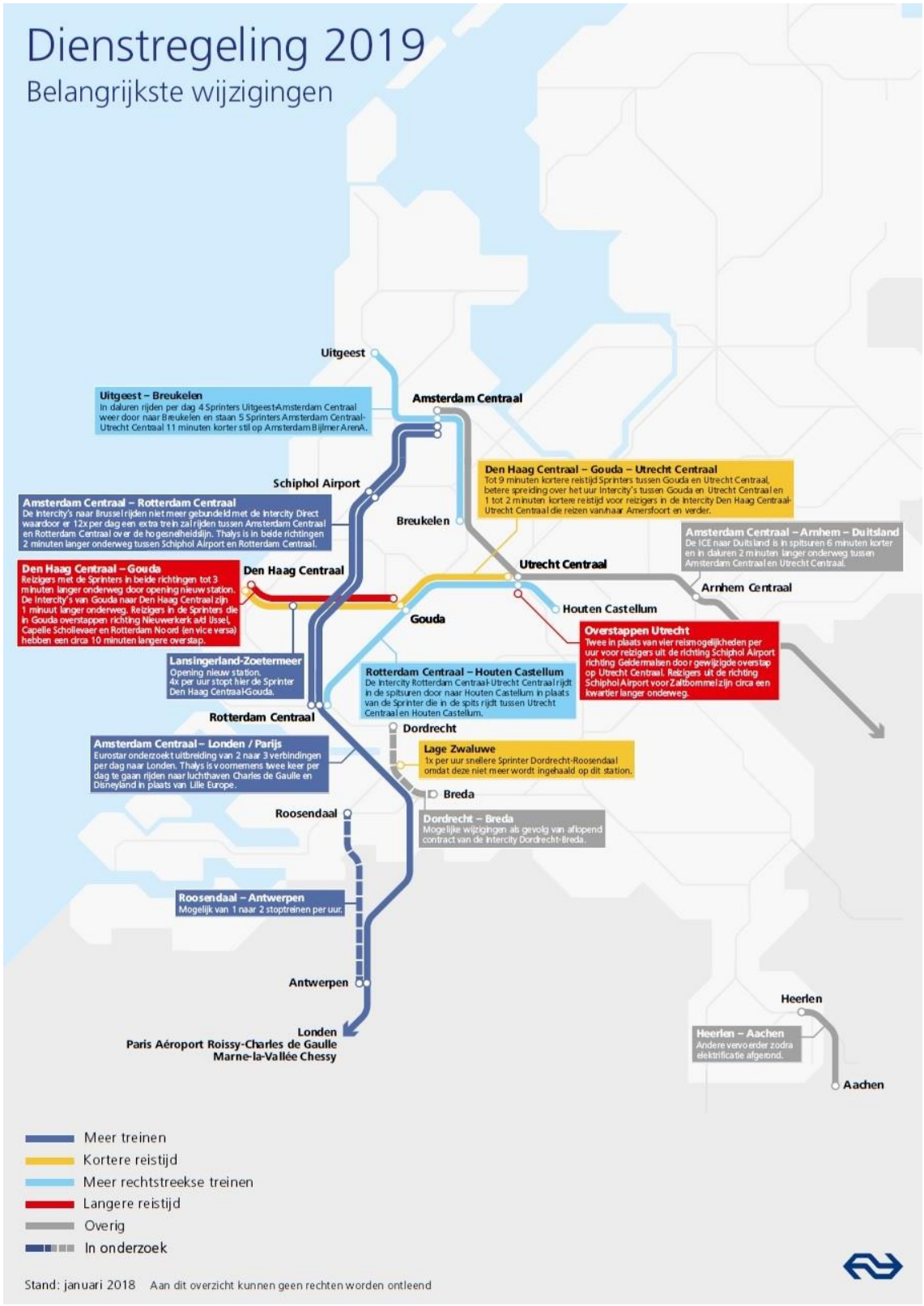
Nummer	Type	Traject	Opmerkingen
500	IC	Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal – Amersfoort – Zwolle – Groningen	
600	IC	Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal – Amersfoort – Zwolle – Leeuwarden	
700	IC	Den Haag Centraal – Schiphol Airport – Lelystad Centrum – Zwolle – Groningen	
800	IC	Maastricht – Sittard – Eindhoven – Utrecht Centraal – Amsterdam Centraal – Alkmaar – (Schagen)	
900	IC direct	Amsterdam Centraal – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal – Breda	
1000	IC direct	Amsterdam Centraal – Schiphol Airport – Rotterdam Centraal	
1100	IC	Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal – Eindhoven	
1400	IC	Nachtnet Rotterdam Centraal – Den Haag HS – Leiden Centraal – Schiphol Airport – Amsterdam Centraal – Utrecht Centraal	En omleidingen als gevolg van onderhoudsrooster
1500	IC	Amsterdam Centraal – Amersfoort – (Deventer)	
1600	IC	Schiphol Airport – Amersfoort – Deventer – Hengelo – Enschede	
1700	IC	Den Haag Centraal – Utrecht Centraal – Amersfoort – Deventer – Hengelo – Enschede	
1800	IC	Den Haag Centraal – Schiphol Airport – Lelystad Centrum – Leeuwarden	
2000	IC	Den Haag Centraal – Utrecht Centraal	
2100	IC	Amsterdam Centraal – Haarlem – Den Haag Centraal	
2200	IC	Amsterdam Centraal – Haarlem – Leiden Centraal – Den Haag HS – Rotterdam Centraal – Roosendaal – Vlissingen	
2300	IC	Dordrecht – Breda	
2400	IC	Lelystad Centrum – Duivendrecht – Schiphol Airport – Den Haag HS – Rotterdam Centraal – Dordrecht	
2600	IC	Amsterdam Centraal – Almere Centrum	
2800	IC	Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal	
2900	IC	Maastricht – Sittard – Eindhoven – Utrecht Centraal – Amsterdam Centraal – Enkhuizen	Als 3900 niet rijdt
3000	IC	Nijmegen – Arnhem Centraal – Utrecht Centraal – Amsterdam Centraal – Alkmaar – Den Helder	
3100	IC	Nijmegen – Arnhem Centraal – Utrecht Centraal – Schiphol Airport	
3300	SPR	(starter Enkhuizen –)Hoorn Kersenboogerd – Zaandam – Schiphol Airport – Hoofddorp – Leiden Centraal	
3400	IC	spitsrichting Alkmaar – Beverwijk – Haarlem	
3500	IC	Venlo – Eindhoven – Utrecht Centraal – Schiphol Airport	
3600	IC	Zwolle – Deventer – Arnhem Centraal – Nijmegen – Tilburg – Roosendaal	
3900	IC	Heerlen – Sittard – Eindhoven – Utrecht Centraal – Amsterdam Centraal – Enkhuizen	
4000	SPR	Rotterdam Centraal – Gouda – Woerden – Breukelen – Amsterdam Centraal – Zaandam – Uitgeest(– Alkmaar – Den Helder afloop en starters)	
4300	SPR	(afloop en starters Lelystad Centrum –)Almere Oostvaarders – Weesp – Duivendrecht – Schiphol Airport – Hoofddorp	
4400	SPR	's-Hertogenbosch – Nijmegen – Arnhem Centraal	Vervalt zie 6600
4500	IC	spitsrichting Amsterdam Centraal – Hoorn Kersenboogerd – Enkhuizen	
4600	SPR	Amsterdam Centraal – Schiphol Airport – Leiden Centraal – Den Haag Centraal	
4700	SPR	Amsterdam Centraal – Zaandam – Uitgeest	Vervalt zie 7400
4800	SPR	Amsterdam Centraal – Haarlem – Uitgeest – Alkmaar – Hoorn	

4900	SPR	Utrecht Centraal – Almere Centrum	Utrecht richting Almere stopt niet te Utrecht Overvecht en Hollandsche Rading / Almere richting Utrecht stopt niet te Hollandsche Rading
5000	SPR	Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal – Dordrecht	
5100	SPR	Den Haag Centraal – Rotterdam Centraal – Dordrecht	
5200	SPR	Tilburg Universiteit – Eindhoven	
5400	SPR	Amsterdam Centraal – Haarlem – Zandvoort	
5500	SPR	Utrecht Centraal – Baarn	
5600	SPR	Utrecht Centraal – Amersfoort – Zwolle	
5700	SPR	Utrecht Centraal – Hilversum – Weesp – Duivendrecht – Schiphol Airport – Hoofddorp	
5800	SPR	Hoofddorp – Schiphol Airport – Amsterdam Centraal	
5900	SPR	Dordrecht – Roosendaal	
6000	SPR	**Woerden** – Utrecht Centraal – Geldermalsen – Tiel	Nieuwe route door samenvoeging met 6100 oud.
6100	SPR	Utrecht Centraal – Woerden	Vervalt zie 6000
6200	SPR	spits Assen – Groningen	
6300	SPR	Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Haarlem	
6400	SPR	Eindhoven – Weert	
6500	SPR	Utrecht Centraal – Houten Castellum (spits)	
6600	SPR	Dordrecht – Breda – Tilburg – 's-Hertogenbosch **– Nijmegen – Arnhem Centraal**	Nieuwe route door samenvoeging met 4400 oud.
6700	SPR	's-Hertogenbosch – Oss (spitsrichting)	Vervalt zie 9600
6800	SPR	Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle	
6900	SPR	**Den Haag Centraal –** Utrecht Centraal – Geldermalsen – 's-Hertogenbosch	Nieuwe route door samenvoeging met 7800 oud.
7000	SPR	Apeldoorn – Deventer – Almelo – Enschede	
7300	SPR	Rhenen – Veenendaal Centrum – Utrecht Centraal – Breukelen	spits Veenendaal Centrum – Utrecht Centraal – Breukelen + superdal Rhenen – Veenendaal Centrum – Utrecht Centraal – Breukelen
7400	SPR	Rhenen – Utrecht Centraal – Breukelen – Amsterdam Centraal **– Zaandam – Uitgeest**	Nieuwe route door samenvoeging met 4700 oud.
7500	SPR	Arnhem Centraal – Ede-Wageningen	
7600	SPR	Zutphen – Arnhem Centraal – Nijmegen – Wijchen	
7700	SPR	spits Rotterdam Centraal – Gouda Goverwelle	
7800	SPR	Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle – Utrecht Centraal	Vervalt zie 6900
8100	SPR	Zwolle – Groningen	
8600	SPR	Gouda – Alphen aan den Rijn	
8700	SPR	Gouda – Alphen aan den Rijn	
8800	IC	Leiden Centraal – Utrecht Centraal	
8900	SPR	spits Leiden Centraal – Alphen aan den Rijn	
9000	SPR	Leeuwarden – Meppel	

9600	SPR	Deurne – Eindhoven – 's-Hertogenbosch**(– Oss)**	Nieuwe route door samenvoeging met 6700 oud.
11400	IC	Rotterdam Centraal – Gouda	ontstaan door onderhoudsrooster
11600	IC	Amersfoort Schothorst – Hilversum – Duivendrecht – Schiphol Airport	
11700	IC	Amersfoort Schothorst – Amersfoort – Utrecht Centraal – Gouda – Den Haag Centraal	
12200	IC	spitsrichting Roosendaal – Vlissingen	
12600	IC	Groningen – Lelystad Centrum – Weesp – Amsterdam Centraal	aflopers serie 2600
13500	IC	Eindhoven – Venlo	
14000	SPR	Utrecht Centraal – Rotterdam Centraal	toegevoegde starters serie 4000
14600	SPR	Zwolle – Lelystad Centrum – Amsterdam Centraal	
14900	SPR	Utrecht Centraal – Almere Centrum	stopt wel te Utrecht Overvecht en Hollandsche Rading
15400	SPR	Haarlem – Zandvoort	periode 3 juni t/m 3 sept
15800	SPR	Avat – Amersfoort – Hilversum – Amsterdam Centraal	
20300 t/m 20349	ST	Heerlen – Herzogenrath – Aachen hbf	Wordt ARRIVA
21400	IC	Nachtnet Eindhoven – Rotterdam Centraal, 's-Hertogenbosch – Tilburg en Eindhoven – Utrecht Centraal	
22200	IC	Nachtnet Haarlem – Amsterdam Centraal	
22400	IC	Nachtnet Utrecht Centraal – Amersfoort	
23400	IC	Nachtnet Utrecht Centraal – Nijmegen	
24400	IC	Nachtnet Amsterdam Bijlmer ArenA– Leiden Centraal	Ontstaan door onderhoudsrooster
28300	SPR	Museumtrein Utrecht Centraal – Utrecht Maliebaan	

Bijlage C: Kaart belangrijkste wijzigingen

Deze kaart is in verband met de leesbaarheid ook beschikbaar als losse PDF.



Bijlage D: 7x24 uur-specificaties, tijdwegdiagrammen en basisspooropstellingen

Toelichting:
De tabellen met de 7x24 uur-specificaties, de basisspooropstellingen van de belangrijkste knooppunten en de tijdwegdiagrammen zijn als separate bijlagen toegevoegd. In de basisspooropstellingen en de tijdwegdiagrammen staan ook de spitstreinen weergegeven.

Van de treinseries op de corridor Amsterdam Centraal-Eindhoven zijn aparte basisspooropstellingen en tijdwegdiagrammen opgenomen voor de treindienst in de vroege ochtend en in avonduren (superdal) omdat dan meerdere treinseries afwijkende vertrektijden hebben. In deze superdal uitwerkingen zijn de treinen van andere vervoerders en goederenpaden niet aangepast. Een aantal van de superdalpatronen zullen vanwege andere materieelinzet of ander spoorgebruik nog gewijzigd worden. Dit kan nog leiden tot minutenaanpassingen.

Er kunnen kleine afwijkingen zijn tussen de basisspooropstellingen, tijdwegdiagrammen en de 7x24 uur-specificaties. De tijden in de 7x24 uur-specificaties zijn bij benadering. Deze specificatie wordt in de komende periode op detail verder uitgewerkt. Ook de internationale 7x24 uur-specificaties zijn bijgevoegd. Dit betreft concept dienstregelingen. Deze dienstregelingen moeten nog verder afgestemd worden met de internationale partners, en zijn daarom nog indicatief.

In de basisspooropstellingen en de tijdwegdiagrammen zijn ook treindiensten van andere vervoerders opgenomen, vanwege de samenhang met de NS-dienstregeling. De getoonde dienstregeling van andere vervoerders geeft niet noodzakelijkerwijs de meest recente stand weer. Deze informatie is louter indicatief, en hier kunnen dan ook geen rechten aan ontleend worden. Voor zover van toepassing zullen de andere reizigersvervoerders of hun concessieverleners in een apart traject stakeholders zoals reizigersorganisaties informeren.