

Bijlage I bij brief met kenmerk CC/PA/KK-342

Reactie NS op deel II van het advies van de consumentenorganisatie in het LOCOV

In onze reactie volgen wij de opzet en volgorde van uw advies. De tekst van uw advies is schuin weergegeven.

1. Noord-Holland

Positief 2007

- 1.1. *De rechtstreekse verbinding Zandvoort-Amsterdam (verbroken in 1995) wordt hersteld.*

Reactie NS:

Als extra positief punt is te melden dat er een goede kwartierligging op Haarlem-Amsterdam wordt geboden.

Daarbij blijven wij ook in de nieuwe dienstregeling tussen Amsterdam en Haarlem 6 treinen per uur bieden.

Negatief 2007

- 1.2. *De rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam Centraal en Noord- en Oost-Nederland wordt verbroken. Reizigers moeten voortaan overstappen in Amersfoort. Er wordt geen cross-platformoverstap geboden: de reizigers moeten via trappen naar een ander perron. Gevolgen: comfortverlies en reistijdverlies. Een gemiste aansluiting leidt tot een half uur reisvertraging. Bovendien gaat de reis door de overstap hoe dan ook minstens 10 minuten langer duren. Opmerking: de verbinding met Amsterdam Centraal is tevens van belang voor een groot deel van Noord-Holland (station Zuid/WTC is daarvandaan immers onbereikbaar en de Intercity's uit Alkmaar zullen niet meer in Duivendrecht stoppen).*

Reactie NS:

De combinatie van logistieke mogelijkheden op de Gooilijn (gebundelde ligging van de Intercity's), de lengte van de intercity's en de infrastructuur van station Amersfoort maakt het niet mogelijk om de door ons gewenste crossplatform te bieden of treinen achter elkaar op een perron binnen te nemen. Het opnemen van Hilversum in het Intercity-netwerk samen met de autonome groei van het aantal reizigers op deze corridor maakt daarnaast een extra capaciteitstrein vanuit Amersfoort naar Amsterdam Centraal noodzakelijk. Deze trein wordt ingezet op de relatie Amersfoort-Amsterdam Centraal. De snelle rechtstreekse Intercity wordt ingezet richting Schiphol, omdat hier het merendeel van de reizigers uit Noord- en Oost-Nederland op Schiphol gericht is (en ook nog eens met bagage reizen). Bij het gereedkomen van het extra perron te Hilversum vanaf 2008/9 kunnen reizigers met bestemming Amsterdam Centraal crossplatform overstappen op station Hilversum. Het huidige stationnement / overstap bedraagt 2 minuten voor de bestemming richting Amsterdam en 5 minuten voor de bestemming richting Schiphol. Dit wordt in 2007/9 voor de richting Amsterdam 5 minuten en voor de richting Schiphol 2 minuten (deze is dus wel crossplatform). De huidige overstap met een duur van 2 minuten ten behoeve van een crossplatformoverstap is qua benodigde overstaptijd vergelijkbaar met de 5 minuten met perronverschil. Overigens gaat ook onze voorkeur naar een crossplatformoverstap. Dit gezien het gemak voor de klant (vooral ook voor hen die minder mobiel zijn). Daartoe wordt momenteel nog verder onderzocht of een crossplatform overstap mogelijk gemaakt kan worden. Gedacht wordt aan infrastructurele aanpassingen als perronverlenging, gedeelde rijwegen, aanpassingen aan het station (extra roltrappen), het invoeren van een andere treindienst in de daluren, een andere materieelinzet (dubbeldeks- in plaats van enkeldekstreinen) en eventueel het aanpassen van de comfortnorm om treinen te

verkorten, zodat wel op een perron gestopt kan worden. We laten in onze afwegingen de effecten op de verschillende aantallen reizigers zwaar meewegen. Grote reizigersstromen gaan boven het voordeel voor kleine reizigersstromen.

- 1.3 *De rechtstreekse verbinding tussen Haarlem en Utrecht (en verder naar Eindhoven – Maastricht) wordt verbroken. Reizigers moeten voortaan overstappen in Amsterdam, in de meeste gevallen niet crossplatform.*

Reactie NS:

Dit is het gevolg van de principekeuze om op stations die complexe knooppunten van verbindingen vormen te kiezen voor het rijden van treinen in corridors. Station Haarlem is door de complexiteit een van de belangrijkste knelpunten in het noordelijke gedeelte van de Randstad. Uitgedrukt in aantal treinen dat deze stations aandoet is het station niet zo groot als Amsterdam Centraal. Het is echter een complexe knoop doordat de treinen vanuit 4 richtingen Haarlem in- en uitrijden. In Haarlem is het rijden in onafhankelijke corridors toegepast: treinen eindigen in Haarlem of rijden door in de richting van Amsterdam. Als gevolg hiervan moet een relatief beperkte groep reizigers in Haarlem overstappen. Er treedt echter geen verlenging van de reistijd of een afname van het aantal reismogelijkheden op. Alle reizigers in Haarlem - in-/of uitstappend, overstappend of doorgaand - profiteren van een betrouwbaardere dienstregeling. Het niet realiseren van de door u genoemde mogelijke compositiebesparing geeft aan welke waarde wij hechten aan een betere punctualiteit.

Bij het vaststellen van de richting van de corridor is gekozen voor de zwaarste reizigersstroom. 2/3 Van de klanten naar Amsterdam reist door naar Alkmaar, versus 1/3 vanaf de richting Utrecht naar Haarlem.

De rechtstreekse verbinding 2x per uur wordt verbroken. Maar daarvoor in de plaats komt nu 4x per uur een reismogelijkheid met korte overstap te Amsterdam.

Mede door maatregel 1.1 moeten reizigers van Haarlem naar midden-, noord-, oost- en zuidoost-Nederland voortaan eenmaal extra overstappen.

Reactie NS:

Het extra overstappen voor bestemmingen richting Noord Nederland heeft niet te maken met het verbreken van deze doorgaande verbinding. De huidige reismogelijkheden naar Arnhem en Nijmegen, nu 2x per uur met 1 overstap te Utrecht, blijven 2x per uur met een overstap te Amsterdam. Daarnaast komen er nog 2 reismogelijkheden per uur bij waarbij overgestapt moet worden te Amsterdam en Utrecht.

- 1.4 *Heiloo wordt 's avonds en op zondag alleen bediend door de treindienst Hoorn – Haarlem. Reizigers naar Amsterdam en verder moeten dan in Castricum 25 minuten op hun aansluiting wachten.*

Reactie NS:

Op dit punt is de dienstregeling na een advies aangepast. Op genoemde momenten van de dag rijdt de Sprinter Amsterdam - Uitgeest door naar Alkmaar. Hierdoor behouden de reizigers vanuit Heiloo een rechtstreekse verbinding met Amsterdam en hoeven dus niet in Castricum te wachten. Daarnaast betekent dit voorstel ook dat reizigers vanuit Alkmaar, Heiloo en Castricum naar de stopstations aan de Zaanse lijn niet meer over hoeven te stappen te Uitgeest. Tevens behoudt Alkmaar in de stille uren 4 rechtstreekse verbindingen per uur naar Amsterdam.

- 1.5 *De aansluiting in Uitgeest van de Intercity uit Hoorn op de Sprinter naar Amsterdam is uiterst krap. De treinen staan weliswaar aan hetzelfde perron, maar in elkaars verlengde en met een flinke tussenruimte. Deze aansluiting is van belang voor reizigers van Castricum en de noordelijk daarvan gelegen stations naar de niet-Intercity-stations aan de Zaanlijn.*

Reactie NS:

Deze maatregel leidt in onze zienswijze niet tot een verslechtering, maar tot een verbetering. In de huidige dienstregeling is de overstap van de sneltrein op de stoptrein namelijk 4 minuten, inclusief een perronverschil door de tunnel (lange loopafstand). In de nieuwe situatie bedraagt de overstap 3 minuten aan hetzelfde perron.

Positief 2009

1.6 *De rechtstreekse verbinding van Hoorn, Purmerend en Zaandam met Schiphol en Hoofddorp (via de Hemboog) krijgt een halfuurdienst in plaats van een uurdienst.*

Reactie NS:

Naast bovengenoemd positief punt zijn nog de volgende positieve punten te noemen:

- In 2009 komen er 4 snelle Intercity-verbindingen voor reizigers van Enkhuizen t/m Hoorn naar Sloterdijk en Amsterdam in de spitsen. In het dal/patroon; altijd een Intercity in plaats van een stoptrein naar Amsterdam.
- Te Zaandam ontstaan crossplatformoverstappen vanuit de richting Purmerend naar de richting Utrecht, waardoor de reis comfortabeler wordt.
- Door de Intercity-stops te Zaandam ontstaan meer snelle verbindingen naar Alkmaar en meer naar Amsterdam. Nieuwe rechtstreekse verbindingen van Zaandam naar Amstel en Utrecht (duidelijk meer reizigers dan voor de vervallen doorgaande verbinding richting Weesp/Amersfoort) en comfortabele overstap, crossplatform, vanuit de richting Alkmaar naar de richting Schiphol.

Negatief 2009

1.7 *De rechtstreekse verbinding tussen Alkmaar / Heiloo / Castricum / Beverwijk en Leiden / Den Haag Centraal wordt verbroken. Reizigers moeten voortaan overstappen in Haarlem (geen roltrappen, lift te ver weg om aansluiting te kunnen halen). Gevolgen: comfortverlies en reistijdverlies. Een gemiste aansluiting leidt tot een kwartier of halfuur reisvertraging (afhankelijk van de reisrichting).*

Reactie NS:

De reden van de wijziging is het verbeteren van de robuustheid van de dienstregeling op deze corridor. In het voorlopige ontwerp is het mogelijk om de overstap op hetzelfde perron te laten plaatsvinden. Hierdoor wordt het comfortverlies voor de reiziger beperkt. De overstaptijd is globaal gelijk aan de huidige keertijd (5 respectievelijk 6) van de Intercity wordt 5 respectievelijk 8 minuten. Er loopt nog een studie of er op de aansluiting een wachttijdregeling van toepassing wordt.

1.8 *De Intercity (Hoorn – Alkmaar -) Haarlem – Den Haag Centraal vervalt, en de Intercity's uit Haarlem geven in Leiden een slechte aansluiting op treinen naar Den Haag Centraal. Als rechtstreekse verbinding Haarlem – Den Haag Centraal blijft alleen de stoptrein over, maar daarmee stijgt de reistijd van 33 naar 54 minuten, met 'Sprintercomfort' bovendien. Met een Intercity-overstap in Leiden gaat het, ondanks 14 minuten wachten daar, 7 tot 8 minuten minder traag. De bereikbaarheid van Den Haag Centraal vanuit Haarlem en Heemstede per trein verslechtert hiermee dusdanig dat het vaak beter zal zijn om in station Laan van NOI of Den Haag HS op de HTM over te stappen.*

Reactie NS:

In 2007 blijft het bestaande aanbod gehandhaafd. Met de beoogde wijziging in 2009 wordt een kwartierfrequentie tussen Dordrecht en Haarlem mogelijk. De reistijd met de stoptrein wordt niet 54 minuten maar 44 minuten. Met een overstap te Leiden op de Intercity wordt de reistijd 39 minuten.

- 1.9 *Een attractiever vervoersaanbod tussen Amsterdam en Haarlem blijft uit. De Sprinterfrequentie blijft een halfuurdienst en ondanks de zes treinen per uur tussen beide plaatsen vertoont de dienstregeling vanaf 2009 gaten van 18 minuten: dat is zelfs teveel om dit nog een kwartierdienst te mogen noemen.*

Reactie NS:

Het resultaat van het verbeterproces is dat in 2007 een kwartierligging tussen Amsterdam en Haarlem wordt gerealiseerd, waarmee wij de reizigers een transparant en voorspelbaar product bieden. Onze wens is dit voor 2009 op dezelfde wijze te realiseren.

- 1.10 *De 'bollenstations' Hillegom en Voorhout krijgen geen rechtstreekse verbinding met Amsterdam.*

Reactie NS:

Deze verbinding is er nu ook niet en kan alleen gerealiseerd worden met extra treinen. Het aantal potentiële reizigers weegt niet op tegen de benodigde materieelinzet en infrabelasting.

De overstap in Haarlem richting Hillegom wordt zeer ongelukkig: de reizigers zullen óf in drie minuten naar een ander perron moeten rennen (officieel is deze overstaptijd te kort om dit een aansluiting te mogen noemen), óf in Haarlem een wachttijd van 18 minuten voor lief moeten nemen.

Reactie NS:

In 2007 is de bedoelde aansluiting 7 minuten richting Hillegom. Zoals ook eerder aangegeven is het ontwerp 2009 nog niet geoptimaliseerd. De mogelijkheden om enkele minuten te schuiven of een andere perronkeuze wordt nog onderzocht.

- 1.11 *Purmerend verliest zijn directe verbinding met Amsterdam Centraal: voortaan moet worden overgestapt in Zaandam (van de kwaliteit van deze overstap hebben wij nog geen beeld). Deze verandering hangt samen met de komst van een halfuurdienst via de Hemboogverbinding. Een overweging die hierbij een rol speelt, is dat Purmerend fijnmazig wordt bediend door buslijnen die een kortere reistijd bieden naar Amsterdam Centraal. Veel reizigers geven daardoor in deze relatie op dit moment de voorkeur aan de bus. Het beoogde verminderen van de bediening van Purmerend verlaagt wel de potentie van het beoogde station in de nieuwbouwwijk Weidevenne.*

Reactie NS:

In de dienstregeling 2007 wijzigt de bediening van station Purmerend niet, en blijft de rechtstreekse verbinding met Amsterdam Centraal voorlopig gehandhaafd. Zodra Purmerend Weidevenne en de Hembooghalte bediend gaan worden gaat de stoptrein Enkhuizen-Zaandam-Hoofddorp over de Hemboog twee maal per uur rijden.

De gewijzigde bediening van Purmerend (naar verwachting per dienstregeling 2009) is gebaseerd op een analyse van de vervoerstromen vanaf dit station en Purmerend Overwhere. Het beeld hiervan is:

Het aantal verbindingen dat ongeveer gelijk blijft is circa 1900 (68%). Het betreft de verbindingen naar Sloterdijk (22%), Zaandam (19%), Hoorn, Zaandam Koogerveld en Hoorn Kersenboogerd. Deze stations zijn goed voor 55% van alle reizen vanuit Purmerend. Het aantal verbindingen dat achteruitgaat is circa 400 (14%). Dit betreft voornamelijk klanten die gericht zijn op Amsterdam Centraal (10%, dit is een relatief klein aandeel; Sloterdijk is 22%), maar ook Enkhuizen en Hoogkarspel (overstappen), Amersfoort en Weesp (2x overstappen of crossplatformoverstap te Zaandam).

Het aantal verbindingen dat erop vooruitgaat is hoger: ca. 500 (18%). Schiphol (7%), Lelylaan en Hoofddorp gaan erop vooruit vanwege de frequentieverdubbeling via de Hemboog. Ook reizigers naar Utrecht, Amsterdam Amstel, Bijlmer maar ook Arnhem/Nijmegen gaan erop vooruit, omdat zij te Zaandam crossplatform kunnen overstappen op zowel de Intercity naar Arnhem/Nijmegen als de stoptrein naar o.a. Bijlmer/Breukelen. Ook reizigers naar Leiden/Den Haag Centraal gaan erop vooruit, omdat zij 2x per uur rechtstreeks naar deze bestemmingen kunnen reizen.

De conclusie is dan ook, dat er per saldo meer reizigers op vooruit dan op achteruit gaan.

De overstap op station Zaandam van de trein uit Purmerend op een Sprinter naar Amsterdam bedraagt circa 6 minuten crossplatform. Daarnaast wordt de overstap op een Intercity naar de richting Utrecht crossplatform en circa 10 minuten en dat is fors korter dan de huidige overstap op Amsterdam (nu 18'). Purmerend Weidevenne is altijd berekend met een bediening door een stoptrein 2x per uur richting Sloterdijk/Schiphol.

2 Gooi- en Flevolijn

Positief

- 2.1. *De verbinding via de Gooiboog naar Almere Oostvaarders krijgt ook buiten de spitsuren een volwassen frequentie van 2 maal per uur. NS heeft aanvankelijk overwogen deze treindienst op het 'oude land' een Intercitykarakter te geven. De verbinding van Almere met Utrecht zou daardoor sneller worden. Anderzijds is een stop in Naarden-Bussum onmisbaar voor een snelle verbinding met Het Gooi. Daarnaast zorgt deze treindienst ervoor dat Hilversum Sportpark en Utrecht Overvecht ieder kwartier worden bediend in plaats van eenmaal per halfuur. Een verlaging van deze bedieningsfrequenties zou, gezien het belang van deze stations, zeer ongewenst zijn geweest. Een extra treindienst behoorde niet tot de reële mogelijkheden. Gegeven die omstandigheid vinden wij dat NS hier uiteindelijk de juiste afweging heeft gemaakt. Vanwege het toenemende belang van Almere vinden wij het wel gewenst dat NS naar mogelijkheden blijft zoeken om de verbinding met Utrecht te versnellen zonder dat dit ten koste gaat van bestaande stations.*

Reactie NS:

- Een extra positief punt is dat in de avondspits meer treinen (2 extra Intercity's) op de verbinding Schiphol-Almere-Lelystad rijden.

NB: De in dienstregeling 2007 als Intercity aangemerkte treindienst Almere Oostvaarders-Utrecht CS is qua benaming gewijzigd in stoptrein.

Negatief 2007

- 2.2. *Lelystad raakt 's avonds en op zondag zijn Intercity-verbinding met Amsterdam Centraal kwijt en krijgt daar dan een stoptreindienst voor terug.*

Reactie NS:

De dalurenbediening komt aan de orde in het in het kader van de adviesaanvraag over de 7 x 24 uur uitwerking.

Positief 2009

- 2.3. *De Intercity-stop in Hilversum herstelt de snelle en comfortabele verbinding met Amsterdam en de directe verbinding met Noord- en Oost-Nederland die NS tot verdriet van veel reizigers in 1998 schrapt. Hilversum krijgt tevens een betere verbinding met Schiphol, Leiden en Den Haag.*

Reactie NS:

Extra positieve punten zijn:

- Op de Gooilijn krijgen de stations Amsterdam Muiderpoort, Diemen, Bussum Zuid en Hilversum Noord een bediening van 4x per uur (was 2x per uur).
- Er wordt gesproken over de opening van station Watergraafsmeer (onder voorbehoud van overeenstemming met Platform Bereikbaarheid Noordvleugel).

Negatief 2009

- 2.4. *Door het wegvallen van de Sneltrain en het langer stilstaan van de Gooise stoptrein in Weesp worden de reistijden van de huidige Sneltrainstations naar Amsterdam aanzienlijk langer: Naarden-Bussum gaat van 21 naar 27 tot 30 minuten, Baarn van 33/34 naar 42/45 minuten. De laatstgenoemde reistijden laten de trein sterk achterblijven bij de auto (behalve in geval van files) en*

passen ook volstrekt niet meer bij de Sprinterformule. Niet alleen de reizigers uit Baarn zelf worden hierdoor getroffen, maar ook de reizigers uit Soest en omgeving die in Baarn overstappen naar Amsterdam.

Reactie NS:

De designaleerde nadelen hebben te maken met de afweging van gevolgen tussen een kleinere groep reizigers versus een veel grotere groep reizigers. Met de voorgenomen aanpassing is de Intercity-stop te Hilversum mogelijk en de frequentie-verdubbeling van 4 stations op de Gooilijn (van 2 naar 4 stops per uur). Dit biedt deze grote groep klanten verbeterde reismogelijkheden ten opzichte van het huidige aanbod.

Na de realisatie van het tweede eilandperron in Hilversum in 2009 wordt een aantal verbeteringen op de Gooilijn mogelijk. Enerzijds zullen de Intercity's ook in Hilversum gaan stoppen, anderzijds stoppen de stoptreinen vier keer per uur op de huidige stoptreinstations Amsterdam Muiderpoort, Diemen, Bussum-Zuid en Hilversum-Noord. Deze stations zijn dan ook twee keer per uur rechtstreeks bereikbaar vanaf alle stations in het Gooi. Ook reizigers vanuit Baarn profiteren van deze verbeterde reismogelijkheden. In totaal profiteren circa 44.000 reizen per werkdag van de verbeteringen op de Gooilijn.

De verbeteringen in het Gooi hebben een negatief effect voor een relatief kleine groep reizigers, bijvoorbeeld een toename van de reistijd voor circa 800 reizen per werkdag tussen Baarn en Amsterdam Centraal van 12 minuten en voor circa 600 reizen per werkdag tussen Baarn en Schiphol. Het in Baarn laten stoppen van de Intercity's van en naar Amsterdam Centraal leidt tot een ongewenste toename van de reistijd. De groep reizigers die hiervan nadeel ondervindt, is met circa 29.000 reizen per werkdag veel groter dan de groep reizigers die hiervan zou profiteren (circa 2.300 reizen per werkdag).

Er verandert niets voor ongeveer de helft van de reizigers van en naar Baarn. Deze groep reist tussen Baarn en Amersfoort en tussen Baarn en Soest (in totaal circa 2.300 reizen per werkdag). Ook voor de reizen tussen Baarn en Hilversum, circa 900 reizen per werkdag, treden geen veranderingen in de reistijd op.

Voor reizigers vanuit Naarden-Bussum naar Amsterdam leidt het eindbeeld tot een toename van de reistijd met ongeveer 6 minuten. Reizigers richting Schiphol zijn circa 5 minuten langer onderweg. Een kleine groep reizigers profiteert van het vervallen van de overstap voor de richting Diemen en Amsterdam Muiderpoort. Ook kan vaker gereisd worden naar de bestemmingen in Flevoland.

3. Amsterdam/Schiphol – Utrecht/Gouda

Positief

- 3.1. *Via de Utrechtboog ontstaat al gedurende het huidige dienstregelingjaar een rechtstreekse Intercity-verbinding van Schiphol en Amsterdam Zuid met Utrecht, 's-Hertogenbosch en Eindhoven, in een halfuurdienst. In 2007 komt er een tweede halfuurdienst via de Utrechtboog bij, in eerste instantie als stoptreindienst met eindpunt in Amsterdam Zuid/WTC. In feite is dit geen nieuwe stoptreindienst, maar een aanpassing van de huidige stoptrein die nu rijdt tussen Amsterdam Centraal en Utrecht; dit brengt ook minpunten met zich mee op andere relaties (zie hieronder).*
- 3.2. *De 'binnendoor'-stoptreindienst Amsterdam – Rotterdam via Breukelen en Gouda gaat ieder halfuur rijden in plaats van slechts eenmaal per uur, wat deze verbinding beter bruikbaar maakt. De attractiviteit wordt echter sterk verminderd doordat NS deze dienst met Sprintermaterieel uitvoert. De reisduur Amsterdam Centraal – Gouda bijvoorbeeld is 50 minuten. Dergelijke treindiensten dienen meer dan Sprintercomfort te bieden. Wij adviseren hier ander materieel in te zetten.*

Reactie NS:

Wij zullen uw advies om ander treinmaterieel op de verbinding Rotterdam-Gouda-Amsterdam Centraal in te zetten meenemen bij de 7 x 24-uur uitwerking.

Hierbij streven wij naar een optimale verdeling: het aanbieden van Intercitymaterieel op Intercity-treindiensten, stoptreinmaterieel op stoptreindiensten en Sprintermaterieel op Sprinterdiensten. In verband met beschikbaarheid kan het echter voorkomen dat bij sommige treindiensten voorlopige uitzonderingen moeten worden gemaakt op dit principe.

Negatief

- 3.3. *De huidige stoptreinverbinding Utrecht – Amsterdam Centraal wordt in fasen afgebouwd tot Utrecht – Breukelen. NS kan de inkorting tot Breukelen in 2007 nog niet doorvoeren omdat daarvoor een keerspoor nodig is dat pas in 2009 klaar is; tot die tijd gaan de stoptreinen naar Amsterdam Zuid/WTC rijden. Vanaf 2009 eindigen de stoptreinen in Breukelen en gaan er in plaats daarvan extra Intercity's via de Utrechtboog rijden. De inkorting tot Breukelen betekent dat reizigers tussen Maarssen en Amsterdam en tussen Abcoude en Utrecht voortaan moeten overstappen. De overstaptijd zal 9 tot 10 minuten bedragen, weliswaar op hetzelfde perron maar bij slecht weer toch geen pretje op deze hooggelegen halte. De inkorting betekent verder, dat het aantal stoptreinen tussen Breukelen en Amsterdam ten opzichte van de huidige dienstregeling per saldo daalt van 3 tot 2 per uur. Daarnaast denken wij dat NS voor de reizigers een onduidelijke situatie schept door in 2007 een stoptreinverbinding Utrecht – Amsterdam Zuid te introduceren met het voornemen deze al na enkele jaren te schrappen. Wij bepleiten het voortbestaan van deze stoptreinverbinding, waarmee ook het in 3.4 genoemde doel zou worden bereikt.*

Reactie NS:

De markt die bediend wordt door de Sprinter op de corridor Utrecht-Breukelen-Amsterdam Bijlmer rechtvaardigt geen hogere frequentie. Wel wordt tussen Utrecht en Maarssen in 2007 het nieuwe station Utrecht Zuilen geopend.

- 3.4. *Hoewel de infrastructuur zeker vanaf 2009 genoeg ruimte biedt, is ook dán van de beoogde Randstadspoor-kwartierdienst tussen Utrecht en Breukelen nog niets te bespeuren.*

Reactie NS:

Het overleg met de regionale overheid over een frequentieverhoging van 2 naar 4 keer per uur tussen Utrecht en Breukelen per dienstregeling 2009 loopt. Eén van de voorwaarden is dat te Breukelen een keervoorziening gerealiseerd wordt.

4. Den Haag/Leiden – Utrecht

Positief

- 4.1. *De frequentie van de Sprinters tussen Den Haag Centraal en Gouda wordt verhoogd tot een kwartierdienst.*

Negatief

- 4.2 *In Voorburg, Zoetermeer, Gouda en Woerden stoppen momenteel óf de Intercity's, óf de Sneltreinen. Beide treinsoorten rijden nu gezamenlijk 4 maal per uur, zodat de genoemde stations op dit ogenblik ieder halfuur een snelle verbinding hebben met Utrecht en met Den Haag respectievelijk Rotterdam. Bij het combineren van de treinsoorten Snelrein en Intercity heeft NS gekozen voor een concentratie van alle Intercity-stops in Gouda, ten koste van de stops in Zoetermeer, Voorburg en Woerden. Die plaatsen worden alleen nog door Sprinters bediend. In de meeste gevallen zal voortaan in Gouda moeten worden overgestapt om de daar voorbij gelegen Intercity-knooppunten zonder al te veel tijdverlies te bereiken; de directe Sprinterverbinding over Gouda heen is hiervoor te traag. Het reizen op de genoemde relaties verliest zodoende in ieder geval aan kwaliteit, doordat men óf extra moet overstappen in Gouda, óf circa drie kwartier in een Sprinter moet zitten met het beperkte comfort van dien. De keuze voor Gouda als enige Intercity-station is geografisch verklaarbaar, maar Zoetermeer heeft ruim anderhalf maal zoveel inwoners als Gouda en zal weldra meer inwoners tellen dan een stad als Leiden.*

Wij adviseren in Zoetermeer, dat niet meer bediend wordt door een Intercity, de Intercity-status te handhaven. Wij vinden het onjuist om zo'n belangrijke plaats zijn Intercity-verbinding met Utrecht af te nemen, ook al komt daar een verdubbelde Sprinterfrequentie voor terug. Daarentegen wordt Gouda straks wel héél overvloedig bediend met Intercity-stops, waarbij een deel van de stops van en

naar de richting Utrecht weinig toegevoegde waarde heeft doordat de Intercitytreinen dicht achter elkaar rijden. Wij pleiten voor een aanpassing van het stoppatroon bij de helft van de Intercitytreinen tussen Den Haag en Utrecht, waarbij de stop in Gouda verschuift naar Zoetermeer. Daardoor behoudt Zoetermeer zijn huidige Intercity-halfuurdienst. Ook de Intercity-verbinding Gouda – Den Haag blijft eenmaal per halfuur bestaan.

Reactie NS:

Vanuit ons streven te komen tot betere reismogelijkheden, verdere groei en grotere betrouwbaarheid is continuering van het huidige model geen optie. Daarom is voor de corridor van Den Haag en Rotterdam via Gouda en Utrecht een nieuw model ontworpen met Gouda als overstapknoppunt tussen Sprinters en Intercity's. Door de Sprinters vaker te laten rijden (tussen Den Haag, Gouda en Woerden voortaan ieder kwartier) krijgen Den Haag Ypenburg, Zoetermeer Oost en Gouda Goverwelle twee keer zo veel reismogelijkheden. Het aantal treinen dat per uur stopt op de overige zes tussen gelegen stations blijft gelijk; echter omdat alle Intercity's in Gouda gaan stoppen zijn er voortaan ieder kwartier in alle richtingen veel betere aansluitingen dan nu. Per saldo leidt dit voor de overgrote meerderheid van de reizigers tot kortere reistijden en/of meer reismogelijkheden per uur. Dat geldt nadrukkelijk ook voor Zoetermeer. Want vandaag de dag kan men vanaf station Zoetermeer twee keer per uur met een sneltrein naar Gouda, Woerden, Utrecht en Arnhem reizen én twee keer per uur met een Sprinter naar Gouda. Straks heeft Zoetermeer ieder kwartier een Sprinter naar Gouda, die daar vier keer per uur een snelle aansluiting geeft op Intercity's naar Utrecht en verder: o.a. naar Arnhem, Amersfoort, Zwolle, Groningen of Deventer en Enschede. De reistijd naar Utrecht blijft gelijk aan die van de huidige sneltrein, maar het aantal keren per uur dat van Zoetermeer naar Utrecht kan worden gereisd verdubbelt. Wie vanaf station Zoetermeer Oost naar Gouda of Utrecht reist, heeft voortaan ieder kwartier een Sprinter en is ook nog eens een kwartier sneller in Utrecht dan vandaag de dag. Overigens rijden 2 van die 4 Sprinters door naar Utrecht, zodat de klant overstapvrij kan blijven reizen naar bijvoorbeeld Woerden. Dat vanuit Gouda de Intercity's dicht achter elkaar rijden komt voort uit logistieke redenen: het voorkomt het tijd- en punctualiteitskostende splitsen/combineren.

4.3 Op de verbinding Leiden-Utrecht worden de toegevoegde spitstreinen geschrapt. Deze bieden nu in de drukste richting een kwartierdienst. Voortaan geldt ook dan een halfuurdienst, waarmee deze treindienst, wat attractieve frequenties betreft, precies de omgekeerde ontwikkeling laat zien van wat voor de Randstad wenselijk mag worden geacht.

Reactie NS:

De genoemde kwartierdienst betrof slechts 3 treinen in de spits. Gezien de huidige materieelinzet (enkeldeks) en de stops te Vleuten en Utrecht Terwijde zijn in de huidige dienstregeling 3 spitstreinen nodig. In de nieuwe dienstregeling is andere materieel voorzien in de treindienst tussen Leiden en Utrecht (dubbeldekstreinen) en stopt de trein niet meer te Vleuten en Utrecht Terwijde in verband met het Intercity-karakter van de trein. Hierdoor is het niet meer noodzakelijk extra capaciteit toe te voegen in de spits. Gezien de enkelsporigheid op dit traject en de complexe rangeerbewegingen die nodig zijn op Utrecht Centraal in de spits, levert het niet rijden van de spitstreinen een forse verbetering op van de robuustheid. Opnieuw de spitstreinen invoegen nu de capaciteit niet nodig is, is daarom niet wenselijk.

5. Regio Utrecht

Positief

- 5.1. *De stoptreinverbinding 's-Hertogenbosch-Utrecht kent sinds enige jaren een constructie waarbij de trein ten koste van 11 minuten oponthoud in Geldermalsen wordt gecombineerd met de stoptrein uit Tiel. Deze koppel- en splitsmanoeuvres behoren straks tot het verleden, maar helaas profiteren de reizigers tussen Zaltbommel en Utrecht hier nauwelijks van: hun trein blijft nog altijd zes minuten stilstaan in Geldermalsen en de uiteindelijke reistijdwinst is maar drie minuten.*

Reactie NS:

Een aantal stationnementen in Geldermalsen is inmiddels 1 tot 3 minuten verkort. Een verdere verkorting van het stationnement (en hiermee het versnellen van de reistijd) te Geldermalsen is helaas niet mogelijk; alleen deze trein moet worden ingehaald door de Intercity's die rijden tussen Utrecht en Den Bosch.

- 5.2. *Veenendaal Centrum krijgt in de spits 4 in plaats van 2 stoptreinverbindingen met Utrecht (helaas in beide richtingen niet als echte kwartierdienst).*

Negatief

- 5.3. *De Sprinter Tiel-Utrecht blijft straks 8 minuten stilstaan in Geldermalsen. De reistijd gaat van 35 naar 42 minuten.*

Reactie NS:

Een aantal stationnementen in Geldermalsen is inmiddels 1-3 minuten verkort.

- 5.4. *Reizigers van de stations tussen Amersfoort en Zwolle hebben de afgelopen jaren kunnen profiteren van een snelle verbinding met Utrecht, doordat hun trein tussen Amersfoort en Utrecht als Sneltrain reed. Dit wordt straks een stoptrein, die over dat traject 8 minuten langer doet. Deze reistijdverlenging voor een forse groep Veluwereizigers zou kunnen worden voorkomen door een stoptreinfunctie tussen Utrecht en Amersfoort toe te kennen aan een treinserie die in Amersfoort eindigt.*

Reactie NS:

Wij onderschrijven uw wens, echter is de door u voorgestelde oplossing niet logistiek haalbaar omdat er te weinig baanvakcapaciteit is.

6. Arnhem-Nijmegen

Negatief

- 6.1 *De regio krijgt niet het vervoersaanbod waaraan zij behoefte heeft, namelijk frequente stoptreinen die de stations rond en tussen Arnhem en Nijmegen met elkaar verbinden, met zo min mogelijk overstappen. Sterker nog: de bediening van Elst, een sterk groeiende gemeente en tevens P+R-locatie, wordt verminderd. Hier stoppen straks nog maar twee treinen per uur (plus de twee Syntus-treinen van en naar Arnhem, maar die rijden zo kort achter de NS-treinen aan dat zij de reizigers tussen Elst en Arnhem vrijwel niets te bieden hebben).*

Reactie NS:

Het aantal Intercity's in de spits is vergroot naar 8 per uur. Het bleek niet meer mogelijk om binnen het ontwerp een doorgaande verbinding tussen Zwolle en Roosendaal te construeren met behoud van de aansluitingen van regionaal vervoer op alle knooppunten op deze lijn. Wij hebben, omdat er anders te veel aansluitingen verloren zouden gaan, deze IJssellijn moeten knippen in twee delen (Zwolle-Nijmegen en Arnhem- Roosendaal). Door de gecreëerde overlap tussen Arnhem en Nijmegen worden zo min mogelijk reizigers gedupeerd. Vanuit Noordoost Nederland (Dieren en ten oosten daarvan) willen namelijk veel reizigers tot Nijmegen reizen en vanuit Zuid Nederland (Oss en ten zuidwesten daarvan) willen vele reizigers niet alleen naar Nijmegen maar ook naar Arnhem.

Het gegeven dat met het knippen en overlappend rijden van de IJssellijn twee treinen per uur worden toegevoegd aan het huidige systeem tussen Arnhem en Nijmegen, (dat qua baanvakcapaciteit aan het plafond zit), leidt tot een andere inzet van de stoptrein Zutphen-Nijmegen. Besloten is deze te koppelen aan de stoptrein Arnhem-Ede Wageningen. Station Dieren behoudt een rechtstreekse verbinding met Nijmegen omdat dit station wordt opgenomen in de Intercity Zwolle-Nijmegen. De stations Arnhem Zuid, Elst en Nijmegen Lent zullen worden bediend door de Intercity Arnhem-Roosendaal.

Voor de regio Arnhem – Nijmegen waren overigens geen uitbreidingen van stoptreinen voorzien. Deze specificaties zijn met de regio afgestemd.

De regio heeft een voorstel voor een dienstregelingopzet met een iets andere invulling met zowel Intercity's als Sprinters met als belangrijkste doel het regionaal vervoer verder te stimuleren. Hierbij komt in de komende jaren meer infrastructuur vrij, waardoor een andere situatie ontstaat. Wij zullen zoeken naar mogelijkheden om hier invulling aan te geven voor de periode na het Ontwerp 2007. Dat betekent dat wij primair de vervoerkundige situatie verder gaan beschouwen en relateren aan onze toekomstbeelden over de dienstregeling ook in het kader van de Netwerkanalyse.

- 6.1 *Verder verliezen de stopstations tussen Nijmegen en Arnhem hun directe verbinding met de stopstations voorbij Arnhem, richting Zutphen. Reizigers op deze relaties zullen voortaan dus in Arnhem moeten overstappen. Een behoorlijke aansluiting heeft NS hen ook niet te bieden: de overstaptijd wordt, afhankelijk van de richting, liefst 20 tot 27 minuten.*

Reactie NS:

De vervallen stoptrein Zutphen-Nijmegen is gecompenseerd door de zuidelijke IJssellijn tussen Arnhem en Nijmegen als stoptrein te rijden. De (stoppende) IJssellijn biedt de reizigers in 2007 een rechtstreekse verbinding met Oss, Den Bosch en verder. De verandering kent plussen en minnen. Reizigers vanuit Brummen, Rheden, Velp en Arnhem Presikhaaf hebben geen directe verbinding meer met Nijmegen (320 reizen per dag per richting). De overstaptijd te Arnhem wordt 14 minuten. Reizigers vanaf Arnhem Velperpoort hebben meerdere opties. Behalve de frequente treindienst van Syntus kunnen zij ook kiezen voor de stadsbus/fiets of lopen als voortransport naar Arnhem Centraal. Voordeel bij dit alles is dat Arnhem Zuid, Elst en Nijmegen Lent een directe verbinding krijgen met stations in Brabant. Alleen al vanaf Elst reizen dagelijks ruim 210 reizigers per richting naar Zuid-Nederland. De verwachting is dat Arnhem Zuid en Nijmegen Lent sterk voordeel krijgen van deze situatie.

- 6.2 *De verbinding tussen de oostelijke Betuwestations (Tiel tot en met Zetten-Andelst) en Nijmegen verslechtert aanzienlijk door het vervallen van een goede aansluiting in Elst.*

Reactie NS:

De overstaptijd te Elst richting Nijmegen wordt circa 18 minuten; het ontwerp maakt geen snellere overstaptijd mogelijk.

- 6.3 *Oosterbeek en Wolfheze blijven bediend met de minimumfrequentie die de Vervoerconcessie hoofdrailnet nog juist toelaat: een uurdienst, in de spitsuren verdicht tot een halfuurdienst. Door deze lage frequentie kan niet worden gesproken van een attractief aanbod dat nieuwe reizigers zal trekken. De koppeling aan de stoptreindienst richting Zutphen verandert hier niet veel aan. Oosterbeek en Wolfheze verliezen bovendien hun directe spitsuurverbinding met Utrecht, waardoor de reizigers ook dan in Ede moeten overstappen op de Intercity naar Utrecht, met een gereede kans dat zij daarin geen zitplaats meer zullen kunnen vinden.*

Reactie NS:

Voor wat betreft de zitplaatscapaciteit merken wij op dat de meeste reizigers in de spits richting Arnhem reizen en dat de reizigers richting Utrecht vooral in het dal reizen. Deze laatste reizigers stappen ook nu reeds over, waarmee de situatie feitelijk niet significant wijzigt.

7. Breda – Tilburg – 's-Hertogenbosch/EindhovenPositief

- 7.1 *Tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch gaan vier treinen per uur rijden in plaats van twee. Helaas is met intervallen tot 21 minuten geen sprake van een kwartierdienst.*

Reactie NS:

De wens om het aanbod van deze treinen goed over het uur te verdelen is gerealiseerd tussen Eindhoven en Utrecht. Tussen Breda-Tilburg-'s-Hertogenbosch is helaas geen optimale verdeling te realiseren, mede omdat hier goederentreinen ingepast moeten worden. Daarnaast leidt de ingebruikname van de Betuweroute tot veranderingen in de routes en frequenties van goederentreinen. Het goederenvervoer in Nederland groeit hard en krijgt straks extra ruimte op de Betuweroute. Daarnaast blijft de route van West Nederland naar Duitsland via Breda/Tilburg en Venlo belangrijk. De Betuweroute zorgt voor extra goederenvervoer van Zeeland/België naar de Betuweroute via Breda/Tilburg en 's-Hertogenbosch/Geldermalsen. Dit leidt ertoe dat de vraag naar goederenpaden op de route Dordrecht-Breda-Tilburg-Venlo en Breda-Tilburg-'s-Hertogenbosch per saldo gelijk blijft of zelfs toeneemt.

De intervallen zijn niet langer 9-21 maar 10-20 ('s Hertogenbosch-Tilburg) en 11-19 (Tilburg-'s Hertogenbosch). De combinatie van de specificaties 15-15-ligging van de Intercity's tussen Breda en Tilburg en een 15-15-ligging van de Intercity en Sprinter tussen Tilburg en Den Bosch is feitelijk niet mogelijk. Zonder rekening te houden met andere treinen is de best haalbare verdeling Breda-Tilburg 13-17 en Tilburg-'s-Hertogenbosch 17-13. Belangrijk voor de ligging van deze treinen is dat ze beide te 's-Hertogenbosch aansluiten op verschillende Intercity's naar Utrecht (zoals ook thans het geval is).

Negatief

- 7.2 *In Brabantstad is nog geen sprake van kwartierdiensten. In het Sprintersegment verslechtert de bediening van Tilburg West en Gilze-Rijen zelfs van een kwartierdienst tot een halfuurdienst. De verbinding van deze stations met Eindhoven komt te vervallen. Tussen Tilburg West en Tilburg rijdt nog wel 4 maal per uur een trein, maar met intervallen tot 25 minuten, dus ook dat is niet veel beter dan een halfuurdienst. Tussen Tilburg en Breda blijven wel 4 Intercity's per uur rijden, maar met intervallen van afwisselend 11 en 19 minuten kan niet van een attractieve kwartierdienst worden gesproken.*

Reactie NS:

Uw zienswijze dat Tilburg West geen verbinding meer heeft met Eindhoven is onjuist. Er rijdt een Sprinter tussen Tilburg West-Eindhoven. De verdeling van de Intercity's is inmiddels verbeterd van 11-19 naar 12-18. Verdere verbeteringen zijn vanuit de logistiek gezien niet mogelijk (zie 7.1). Om ruimte te creëren voor verdere groei, rijden in 2007 tussen de steden, waar mogelijk, 4 Intercity's per uur. Dit sluit aan op de plannen van regionale overheden zoals OV-netwerk Brabantstad. Hierin wordt uitgegaan van frequente en snelle verbindingen tussen Breda, Tilburg, 's Hertogenbosch, Eindhoven en Helmond (de zogenaamde B5) onderling en met de Randstad. De wens om het aanbod van deze treinen goed over het uur te verdelen is gerealiseerd tussen Eindhoven en Utrecht. Tussen Breda-Tilburg-'s Hertogenbosch is helaas geen optimale verdeling te realiseren, mede omdat hier

goederentreinen ingepast moeten worden. Vanaf 2007 rijdt 2 keer per uur een Intercity tussen Roosendaal, Breda, Tilburg, 's Hertogenbosch en Arnhem en 2 keer per uur een Intercity tussen Den Haag, Breda, Tilburg, Eindhoven, Helmond en Venlo. Dit is een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie (2 keer per uur een Intercity tussen Den Haag - Eindhoven, die 1 keer per uur doorrijdt naar Venlo). Het aantal reizigers dat profiteert van dit extra aanbod in de dienstverlening bedraagt tussen Breda en Tilburg 16.000 per richting per dag. Tussen Tilburg en Breda bieden wij een hoogfrequente Intercitydienst die 4 keer per uur rijdt. Om de reistijd met de Intercity tussen Tilburg en Breda aantrekkelijk te maken worden de stations Gilze Rijen en Tilburg West niet door deze Intercity's bediend, maar door Sprinters die 2 keer per uur rijden. Daarnaast rijden tussen Tilburg en Tilburg West 4 Sprinters per uur. Doordat de stations in Tilburg dicht bij elkaar liggen en het treinproduct in de regio meer geconcentreerd wordt rondom station Tilburg, treedt mogelijk een verschuiving op in de vertrek- en aankomststations van reizigers. Per saldo stijgt het totaal aantal reizen vanaf de stations in Tilburg, van 29.000 in 2004 tot 37.000 in 2010.

In 2004 is Tilburg Reeshof geopend bij de gelijknamige Vinex-locatie, conform afspraken met het ministerie van V&W. Bediening van dit station is echter niet mogelijk met de trein die Gilze Rijen en Tilburg West bediende, daarom rijden wij een extra stoptrein tussen Tilburg West en Breda. De dienstregelingwijziging 2007 bood NS de gelegenheid deze dure oplossing opnieuw te bezien. Daarbij is er niet voor gekozen de extra trein weer op te heffen maar deze trein te gebruiken om de Intercity Roosendaal-Nijmegen te versnellen waardoor er 4 Intercity's rijden tussen Breda en Tilburg. Tevens zijn opnieuw extra treinen tussen Tilburg West en Tilburg gaan rijden. Hiermee krijgt Tilburg West een betere verbinding met Eindhoven. Wellicht dat de toenemende congestieproblemen in BrabantStad in de toekomst leiden tot oplossingen met een hogere Sprinterfrequentie. Wij nemen deel aan de Netwerkanalyse BrabantStad waar deze congestie-problemen worden onderzocht.

7.3 Ook de stoptreinstations tussen Eindhoven en Deurne gaan achteruit in frequentie, van 3x per uur naar een halfuurdienst. De Intercity-stations op dit traject worden wel nog steeds 4x per uur bediend, maar met onregelmatiger intervallen dan nu.

Reactie NS:

De dienstregeling op dit baanvak is aangepast ten opzichte van de stand adviesaanvraag omdat wij in het ontwerp twee zaken wilden verbeteren: verdeling van de treinen te Helmond, en aansluiting van de stoptrein Deurne-Eindhoven op de trein Eindhoven-Schiphol te Eindhoven. De aansluiting was in het ontwerp 0 minuten, dit is 2 minuten geworden (crossplatform).

De verdeling van de treinen te Helmond leidt in 2007 tot intervallen van 19-11-19-11 minuten (vertrek richting Eindhoven). In de huidige situatie (2006) zijn deze intervallen: 25-5-17-13 minuten; mede omdat alle treinen in Ontwerp 2007 een crossplatformaansluiting hebben van 2 minuten richting Utrecht is dit voor de klanten een verbetering.

Wij hebben de Intercity Den Haag-Eindhoven en de Sprinter Eindhoven-Venlo vervangen door een Intercity Den Haag - Venlo. Enerzijds om tegemoet te komen aan de marktvrage naar hoogwaardige verbindingen binnen BrabantStad en Noord Limburg, anderzijds omdat een halfuurdienst voor de sprinterstations voldoende is. Met deze wijziging wordt de stagnerende markt voor NS in dit gebied omgebogen in een groeiende markt. De marktvrage op dit baanvak is onvoldoende groot om treinen toe te voegen.

Een aanvullend positief punt in deze regio is een betere verdeling over het uur van de stoptrein Weert- Eindhoven; op station Weert was een 23-7 ligging ontstaan met de Intercity naar Alkmaar, en een aansluiting van de Sprinter in Eindhoven op diezelfde Intercity. Inmiddels is in Weert een 9-21 ligging ontstaan, en een aansluiting van de Sprinter in Eindhoven op de Intercity naar Schiphol.

8. Limburg

Positief

- 8.1. *De Intercity uit Amsterdam wordt voortaan gesplitst en gecombineerd in een deel naar Maastricht en een deel naar Heerlen. Beide steden krijgen daardoor ieder halfuur in plaats van ieder uur een Intercity-verbinding naar het noorden.*

Negatief

- 8.2. *Enkele jaren geleden ging het knippen van de stoptreindienst Roermond-Heerlen in Sittard gepaard met een slechte aansluiting tussen de afzonderlijke delen van deze treindienst. De nieuwe dienstregeling brengt hierin geen enkele verbetering: de reizigers hebben, afhankelijk van de reisrichting, in Sittard 28 tot 30 minuten overstaptijd.*

Reactie NS:

Omdat de Intercity Heerlen-Eindhoven tweemaal per uur rijdt vervalt de rol van de stoptrein in dit Intercity-vervoer, dit was reden de mogelijkheden voor een betere aansluiting van Sprinter op Sprinter te onderzoeken. Uit dit onderzoek blijkt dat de overstap van de Sprinter Heerlen-Sittard te Sittard op de Intercity naar Roermond met 10 minuten wordt verlengd tot \pm 15 minuten.

Tevens bleek dat indien de Sprinter nog 2 minuten later aan zou komen te Sittard ook een overstap gemaakt kan worden van deze Sprinter op de Sprinter **van** Roermond **naar** Maastricht te Sittard (een zogenaamde hoek-om-aansluiting).

De inmiddels doorgevoerde aanpassingen leiden tot:

- Een overstap van de sprinter Maastricht-Roermond te Roermond op de Intercity naar Eindhoven van 6 minuten
- Een overstap van de Sprinter Heerlen-Sittard te Sittard op de Intercity naar Eindhoven van 16/17 minuten
- Een overstap van de Sprinter Heerlen-Sittard te Sittard op de Sprinter naar Roermond van 7/8 minuten
- Een overstap van de Sprinter Heerlen-Sittard te Sittard op de Sprinter naar Maastricht van 4 minuten

Dit product past goed op de markt voor de korte afstand, en deze verandering leidt per saldo tot een verbetering.

- 8.3. *De treindienst Nijmegen-Venlo sluit in Roermond slecht aan op de treindienst naar Düsseldorf-Hamm. Wij hadden NS in ons advies over de dienstregeling 2006 al gevraagd deze aansluiting op te nemen in de specificaties voor 2007, dit is zonder resultaat gebleven. De aansluiting in de richting Nijmegen is in feite te krap, waardoor de reizigers ruim een half uur in Venlo zullen moeten wachten. In de richting Duitsland is de overstaptijd 31 minuten.*

Reactie NS:

De treindienst Nijmegen-Roermond is een doorgaande treindienst met veel verschillende overstapstromen: te Nijmegen van/naar Utrecht en van/naar Zutphen, te Venlo van/naar Eindhoven en van/naar Duitsland, en te Roermond van/naar Maastricht en van/naar Weert. De omvang van de overstapstroom geeft de prioriteit van de aansluiting aan. De treinen waarop de belangrijkste aansluitingen zitten zijn Intercity's waarvan de ligging bepaald wordt door andere vervoerstromen (want groter). Dit betekent dat de aansluiting met de hoogste prioriteit de ligging van de trein Nijmegen-Roermond bepaalt. De aansluiting die prioriteit heeft gekregen is de aansluiting te Roermond op de Intercity naar Maastricht. Realisatie van de aansluiting naar Duitsland is enkel mogelijk door verslechtering van deze overstap, of door het aanpassen van de Duitse trein.

Dit baanvak wordt aanbesteed per 11 december 2006, de provincie Limburg bepaalt het product door middel van het programma van eisen, en na inschrijving en beoordeling zal pas blijken welke dienstregeling uitgangspunt is voor deze lijn. Het indienen van de

capaciteitsaanvraag zal geschieden door de provincie Limburg, de beoordeling van de uitwerking wordt waargenomen door ProRail (in overleg met de provincie Limburg).

- 8.4. *De treindienst Maastricht – Luik sluit in beide richtingen buitengewoon slecht aan op de in tijd verschoven Intercity-dienst naar het Noorden. De wachttijd in Maastricht is 31 tot 33 minuten. Ook in de richting Heerlen wordt geen goede aansluiting geboden. Wij adviseren NS dringend tot een betere afstemming te komen met de NMBS.*

Reactie NS:

Verbeteringen van het product hebben er inmiddels toe geleid dat de overstap van de Intercity uit Eindhoven naar Luik van 3 naar 4 minuten is, en van Luik naar de Intercity van 2 naar 3 minuten. Verdere verbeteringen zijn in onze dienstregeling niet mogelijk, NS zal overleggen met NMBS of deze aansluiting kan worden verbeterd.

Voor de aansluiting richting Heerlen geldt het volgende:

Dit baanvak wordt aanbesteed per 11 december 2006, de provincie Limburg bepaalt het product door middel van het programma van eisen, en na inschrijving en beoordeling zal pas blijken welke dienstregeling uitgangspunt is voor deze lijn. Het indienen van de capaciteitsvraag zal geschieden door de provincie Limburg, de beoordeling van de uitwerking wordt waargenomen door ProRail (in overleg met de provincie Limburg).

- 8.5. *Wij adviseren, op de Intercitydienst tussen Noord-Holland en Zuid-Limburg voldoende ruimte te bieden voor fietsvervoer. Dit betekent dat de huidige capaciteit niet dient te worden beperkt en dat de extra zomercapaciteit (ter grootte van de benedenverdieping van dubbeldeks rjtuig) al vanaf Hemelvaart, na 9.00 's ochtends zou moeten worden ingezet.*

Reactie NS:

Het fietsvervoer op de verbindingen langs de A2 (o.a. naar Limburg) is aanmerkelijk minder geconcentreerd dan in het verleden. Uit een onderzoek afgelopen zomer bleek het gemiddelde aantal fietsen 6 per trein te zijn, uitschieters naar 10 tot 12 fietsen per trein komen zelden voor.

Omdat de huidige treinen naar Limburg bestaan uit rjtuigen, waarvan één bagagerijtuig met een fietscapaciteit van 4, hebben we afgelopen jaren in de zomer het benedende van een dubbeldekker aangepast voor fietsen.

De recente modernisering van de rjtuigen maakt het mogelijk in de zomermaanden 3 rjtuigen met fietscapaciteiten in de intercity op te nemen (totaal 12 plaatsen). Hiermee wordt voldoende fietscapaciteit gecreëerd in de zomer (12 plek). Omdat dit ten koste gaat van de zitplaatscapaciteit beperkt NS de periode (als in het verleden) tot juli en augustus.

Vanaf 10 december 2006 wijzigt de treindienst Haarlem-Maastricht/Heerlen in Alkmaar-Maastricht/Heerlen, waarbij deze treinen worden gesplitst te Sittard en op de trajectdelen Sittard-Heerlen en Sittard-Maastricht de Intercity-frequentie wordt verhoogd van 1 naar 2 maal per uur. Deze treinen worden gereden met VIRM (Dubbeldeks-Intercity). Deze treinen hebben een capaciteit van 12 fietsen per trein op aangewezen plaatsen. Omdat deze treinen het gehele jaar op deze lijn zullen rijden is deze capaciteit ook vanaf Hemelvaart beschikbaar.

9 Aansluitingen Apeldoorn, Zutphen, Zwolle

Negatief

- 9.1 *De treindienst Apeldoorn – Zutphen sluit in Apeldoorn niet meer aan op de Intercity's uit de Randstad. De overstaptijd wordt 27 minuten (in omgekeerde richting wordt het 7 minuten). Dit leidt tot forse reistijdverlengingen vanuit de Randstad naar Oost-Gelderland.*

Reactie NS:

Het vervoer vanuit Zutphen en achterliggende regio van/naar de Randstad zal, gezien de

slechte aansluiting te Apeldoorn, voornamelijk plaatsvinden via Arnhem waar een goede overstap geboden wordt tussen de Intercity van/naar Amsterdam Centraal en de IJssellijn.

- 9.2 *In Zutphen wordt de aansluiting van Arnhem naar Apeldoorn verbroken: de wachttijd wordt 26 minuten (in omgekeerde richting 3 minuten). De reis van Arnhem naar Apeldoorn kan straks sneller per bus worden gemaakt!*

Reactie NS:

De verbinding Apeldoorn-Arnhem wordt tot stand gebracht door te reizen met de stoptrein Apeldoorn-Zutphen en de stoptrein Zutphen-Arnhem (-Ede-Wageningen). In dat geval bedraagt de overstaptijd 13 en 4 minuten (gemiddeld ruim 8 minuten). De reis van/naar Arnhem met de IJssellijn maken kost inderdaad meer overstaptijd. De gewijzigde rijtijd van de trein Zutphen-Apeldoorn maakt geen betere knoop Apeldoorn mogelijk vanwege de infrabeperkingen van station Apeldoorn.

- 9.3 *Op station Groningen ontstaan slechtere aansluitingen vanuit de richtingen Zwolle en Leeuwarden naar de richtingen Winschoten en Delfzijl.*

Reactie NS:

In de laatste weken heeft met Arriva afstemming plaatsgevonden ten aanzien van de dienstregeling voor de regionale treindiensten in het Noorden. In Groningen zijn een tweetal varianten mogelijk. De eerste variant gaat uit van een goede aansluiting van regionale trein op regionale trein, de tweede gaat uit van goede aansluiting van regionale trein op de Intercity-diensten van/naar Zwolle. De Provincie Groningen maakt met Arriva afspraken over de voorkeursvariant.

Negatief 2009

- 9.4 *De aansluiting van de treindienst naar Kampen op de Intercity van en naar Amersfoort en de Randstad wordt verbroken: de overstappers zien voortaan alleen nog de sluitlichten van hun 'aansluiting' en zullen een halfuur moeten doorbrengen in Zwolle.*

Reactie NS:

Op dit moment zijn er twee varianten voor de inpassing van de Kamperlijn. Het is of wel de situatie die u beschrijft ofwel een situatie met gelijke overstaptijden van en naar de Randstad van 17 minuten. Alle andere overstappen zijn in dat geval ruimer dan 20 minuten. De veranderingen in de tijdliggingen van de Intercity's laten helaas geen betere inpassingen toe.

10. Zeeland

Negatief 2009

- 10.1 *Wij zijn van mening dat de stations Arnemuiden, Kapelle-Biezelinge en Krabbendijke open moeten blijven. Volgens artikel 6 van de Vervoerconcessie moet het aangeboden vervoer bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen. Wij zijn van mening dat sluiting in strijd is met dit artikel. Mocht het overleg tussen NS en de provincie Zeeland niet leiden tot een oplossing, dan moet NS ontheffing aanvragen voor tot sluiting kan worden overgegaan. Daarbij zal advies aan de decentrale overheden en de consumentenorganisaties worden gevraagd. In dat licht vragen wij NS meer duidelijkheid te geven over de vervangende vervoersvoorzieningen.*

Reactie NS:

Dit punt is geen onderdeel van het advies betreffende dienstregeling 2007. Terecht geeft u aan dat voor een dergelijke wijziging een ontheffing nodig is van V&W. Over dit onderwerp wordt met zowel de provincie Zeeland als met V&W overleg gevoerd. Dit punt zal in het kader van de dienstregeling 2008 aan de orde komen.

10.2 *Door het vervallen van de Benelux-Intercity Amsterdam – Brussel verliest Roosendaal en daarmee ook Zeeland een vlotte verbinding met Antwerpen en Brussel. De toekomst lijkt de Zeeuwse reizigers niets méér te bieden, dan een slechte aansluiting in Roosendaal (wachtijden 23 tot 25 minuten) op de stoptrein naar Antwerpen. Ook na het in dienst nemen van de HSL-Zuid is een snelle verbinding van Roosendaal naar Antwerpen en verder gewenst. De NMBS plant zelfs al een snelle verbinding tot Essen. Wij vinden het logisch om deze verbinding in samenwerking met de NMBS naar het knooppunt Roosendaal te laten doorrijden.*

Reactie NS:

De aansluiting naar België is inderdaad lang, en is een gevolg van de ligging van de Intercity Vlissingen-Amsterdam, deze wordt bepaald door de wensen en vervoerstromen op de Oude lijn, en niet door de aansluiting naar België. Wij zullen in overleg met de NMBS bezien of de trein aan de Belgische kant verschoven kan worden. Het vervoer van de Randstad naar België zal via de HSL gaan verlopen. Een volledig alternatief bieden via de route Roosendaal is uitermate ineffectief en duur. Een Intercityverbinding met België, enkel voor het gebied Zeeland/West Brabant sluit niet aan op de aanwezige markt; per werkdag maken veel te weinig mensen gebruik van de verbinding om naast de reguliere stoptrein een Intercity te blijven rijden.

10.3 *De reistijdverlenging van Vlissingen naar Amsterdam, wordt ondanks de voorgenomen sluiting van drie Zeeuwse stations, een kwartier langer. Naar Schiphol zal voortaan moeten worden overgestapt. Ook de reistijd naar Eindhoven wordt een kwartier langer. De reistijd per trein blijft daardoor op deze relaties nog verder achter bij die van de auto.*

Reactie NS:

Deze wijziging (inclusief het sluiten van de stations in Zeeland) treedt niet op in 2007 maar op zijn vroegst in 2008. De reistijd van Vlissingen naar Amsterdam zal dan vooral veranderen als gevolg van wijzigingen tussen Rotterdam en Amsterdam.

De reistijd van Zeeland naar de zuidelijke Randstad (Dordrecht/Rotterdam) is voor deze regio veel belangrijker, en wordt slechts ± 3 minuten langer. Dit wordt mede veroorzaakt door een nieuwe stop in het centrum van Rotterdam (Rotterdam Blaak).

De reistijd van Zeeland naar West- en Midden Brabant neemt in 2007 af door een kortere overstap te Roosendaal (van 5/9 minuten met de Sprinter en 9/13 met de Intercity in 2006 naar 4/7 minuten in 2007). Het is omdat de Intercity's tussen Breda en Tilburg beter over het uur worden verdeeld dat de overstap naar Eindhoven in Breda of Tilburg langer duurt en daarmee de reistijd langer wordt.

11. Leeuwarden

11.1. *De twee Intercity's per uur tussen Leeuwarden en Zwolle gaan beide op alle stations stoppen. Nu rijdt één van de Intercity's nog vier stations voorbij. Het nieuwe bedieningspatroon heeft voor- en nadelen. Grouw, Akkrum, Wolvega en Meppel worden vaker bediend. De eerste drie stations gaan van een uur- naar een halfuurdienst. Een pluspunt is ook dat de treinen tussen Leeuwarden en Zwolle een brede spreiding over het uur krijgen, waardoor een "mooie" halfuurdienst ontstaat. In theorie zouden hiermee ook betere aansluitingen op regionale halfuurdiensten van trein en bus kunnen worden gerealiseerd. Het uiteindelijke effect op de aansluitingen met het omringende OV-netwerk is echter ook van andere factoren afhankelijk¹. Wij hebben op dit moment onvoldoende zicht op deze netwerkeffecten om te kunnen beoordelen of de balans voor de dienstregelingaanpassing op dit traject in positieve of negatieve zin doorslaat.*

Reactie NS:

NS heeft vanaf begin 2006 constructief overleg gevoerd met de drie Noordelijke Provincies en Arriva (bus en trein). Het resultaat is dat het model van twee stoppende Intercity's tussen

¹ Bijvoorbeeld: als de treinen in beide richtingen elkaar in het nieuwe patroon niet meer in Heerenveen ontmoeten, zullen daar wellicht niet meer dezelfde busaansluitingen kunnen worden geboden als nu.

Zwollen en Leeuwarden qua klantwaarde goed scoort. In Leeuwarden worden goede aansluitingen verkregen op de regionale treinen. Verder zijn er ook voordelen voor de stads- en streekbus waardoor de NS dienstregeling 2007 gezien vanuit een integrale ketenbenadering (geplande reis per trein met aansluiting op bus) voor de klanten een goede oplossing is.

Met de provincie Friesland zal worden bezien of over een verdere verbetering van de dienstregeling kan worden gerealiseerd. Wij hebben voorstellen gedaan die potentiële groei – zoals ook door de concessieverlener van ons wordt gevraagd – mogelijk maakt, maar waarbij ook consequenties ontstaan met betrekking tot reistijdverlenging en effecten op stationsbediening. De door ons voorgestelde treindienst leidt tot meer reizigers die van de trein gebruikmaken.

Indien er geen tijdige overeenstemming is tussen NS en de provincies, zullen wij in Friesland de dienstregeling 2006 in het dienstregelingjaar 2007 continueren.

Reactie op bijlagen van het advies

In de bijlagen van uw advies heeft u ondermeer aan de hand van een aantal kaartjes aangegeven welke wijzigingen optreden door invoering van de dienstregeling 2007. Dit betreft nieuwe en vervallen verbindingen en frequentiewijzigingen. Deze bijlagen heeft u opgesteld aan de hand van de bij u bekende informatie. Graag geven wij onze reactie op deze bijlagen.

U constateert terecht dat op een aantal verbindingen een kwartierdienst (met Sprinter/ stoptreinen) wordt ingevoerd. Tevens merkt u op dat de dienstregeling een aantal nieuwe Intercityverbindingen mogelijk maakt. Zoals bij u bekend is het niet mogelijk gebleken de verbeteringen door te voeren zonder veranderingen op andere verbindingen. Er zullen dan ook enkele bestaande Intercityverbindingen vervallen. Echter, niet alle door u geconstateerde verbindingen vervallen al in de dienstregeling 2007, maar pas in een latere dienstregeling. Zo zal de verbinding Schiphol-Rotterdam in 2007 conform de huidige dienstregeling worden. Op het moment dat de hogesnelheidslijn volledig in gebruik genomen is, zal deze verbinding via het bestaande net vervallen. Op dat moment profiteert de reiziger tussen Schiphol en Rotterdam van een halvering van de reistijd. Tegelijkertijd kunnen reizigers gebruik maken van een verbeterde ontsluiting van Den Haag Centraal richting Rotterdam en de Amsterdamse Zuidas.

Op basis van de aan u verstrekte dienstregelinggrafieken heeft u een overzicht gemaakt van trajecten waarop de reistijden toenemen ten opzichte van de huidige dienstregeling. De afgelopen periode hebben wij hard gewerkt aan de verdere verbetering van de dienstregeling. Enkele van de door u opgenomen reistijden hebben wij vergeleken met de meest recente gegevens. De reistijd tussen Haarlem en Rotterdam bijvoorbeeld blijkt in de dienstregeling 2007 niet te stijgen van 50 tot 56 minuten, maar tot 51 minuten. Ook op andere trajecten zijn verschillen gevonden tussen uw gegevens en die uit het meest recente ontwerp. Over het algemeen zijn de reistijden iets verbeterd ten opzichte van uw constatering (zie verder bijlage II).

Niet alle reizigers worden geconfronteerd met een verlenging van de reistijd. Op veel verbindingen zal de reistijd namelijk afnemen. Zo zullen reizigers op onder andere de trajecten Amsterdam-Utrecht, Amsterdam-Eindhoven en Gouda-Utrecht profiteren van een forse verkorting van de reistijd.

In het laatste deel van de bijlagen heeft u de dienstregelingwijzigingen in een drietal afbeeldingen opgenomen. Hierbij merken wij op dat in de dienstregeling 2009 de treindiensten op de hogesnelheidslijn een geïntegreerd onderdeel zullen zijn van het

Nederlandse spoorboekje. Door deze treindiensten niet in de afbeelding op te nemen, ontstaat een vertekend beeld. Op enkele baanvakken van het bestaande net zal het aantal treinen afnemen. Zo zal bijvoorbeeld de Beneluxtrein tussen Amsterdam en Brussel gebruik maken van de nieuwe infrastructuur en niet meer van het huidige traject via Leiden en Den Haag. Door de komst van de hogesnelheidslijn lijkt de frequentie van de treinen af te nemen, maar veel reizigers tussen Amsterdam-Schiphol-Rotterdam en verder kunnen profiteren van zes snelle treinen per uur.