



## **Adviesaanvraag Locov Dienstregeling 2007**

Deel I: Hoofdlijnen



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Aanleiding</b>	<b>4</b>
2.1	Benutten en Bouwen	4
2.2	Waarom invoer in 2007	5
<b>3</b>	<b>Doelstelling, uitgangspunten en randvoorwaarden</b>	<b>6</b>
3.1	Doelstelling	6
3.2	Uitgangspunten	6
3.3	Randvoorwaarden	7
3.4	Toetscriteria	7
<b>4</b>	<b>Dilemma's bij keuzes in het ontwerp</b>	<b>9</b>
4.1	Hoofddilemma: Klanten en infrastructuur	9
4.2	Dilemma's tussen dienstregeling (plan) en betrouwbaarheid (uitvoering)	10
4.3	Dilemma's binnen de aantrekkelijkheid van de dienstregeling	11
4.3.1	Bestaande en nieuwe reizigers	11
4.3.2	Regionaal vervoer, lange afstandsvervoer en aantal overstappen	12
<b>5</b>	<b>Effecten voor de klant en hoofdlijnen dienstregeling</b>	<b>13</b>
5.1	Effecten voor de klant	13
5.2	Klanteffecten in cijfers	13
5.3	Hoofdlijnen nieuwe ontwerp dienstregeling	15
<b>6</b>	<b>Fasering</b>	<b>17</b>
<b>7</b>	<b>Afstemming met andere vervoerders</b>	<b>18</b>
7.1	HSA	18
7.2	Overige openbaarvervoer vervoerders	18
<b>8</b>	<b>Verdere toekomst</b>	<b>20</b>

# 1 Inleiding

De adviesaanvraag bestaat uit twee delen. Dit document deel I waarin de hoofdlijnen van het ontwerp zijn verwoord en een deel II waarin wij de uitwerking van de basisuurpatronen van dienstregeling 2007 op landelijk, regionaal en op baanvakniveau toelichten.

In dit deel van de adviesaanvraag lichten wij de algemene aspecten van het ontwerp toe (aanleiding, doelstelling, uitgangspunten, dilemma's bij de gemaakte keuzes, resultaat en fasering). Voorts geven wij op hoofdlijnen het effect voor de klant aan. Tevens geven wij een doorkijk naar de verdere toekomst, aangezien de dienstregeling 2007 een eerste belangrijke stap is op weg naar de nieuw opgezette dienstregeling die volledig is ingevoerd in het jaar 2009.

## Samenwerking met vele partijen

De adviesaanvraag is de uitkomst van een proces waaraan door vele partijen hard is gewerkt. Het maken van een nieuwe dienstregeling die voldoet aan de gevraagde uitgangspunten, randvoorwaarden en criteria is een geweldig moeilijke opgave. De nieuwe dienstregeling is allereerst het resultaat van een unieke samenwerking tussen de partijen binnen de spoorsector; de dienstregeling is gezamenlijk door Prorail, goederenvervoerders en NS ontwikkeld.

Tevens is tijdens het ontwerpproces frequent overleg gevoerd met andere betrokken partijen, zoals LOCOV (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer), de regionale overheden en de rijksoverheid.

Met de consumentenorganisaties in het LOCOV is (vooral in de expertgroep Dienstregeling) de afgelopen twee jaar in alle openheid bijna maandelijks met elkaar gediscussieerd over een opzet van een nieuwe dienstregeling, die het beste aansluit bij de wensen van de klant. Het was een boeiend en soms ook spannend proces. Door dit overleg zijn wij in staat geweest om reeds in het ontwerpproces de verbeter suggesties van de consumentenorganisaties in het LOCOV zoveel mogelijk mee te nemen.

Ook met de regionale overheden is intensief gesproken over een dienstregeling die zo goed mogelijk aansluit bij de wensen en plannen op vervoersgebied in de diverse regio's.

De regionale overheden zijn sinds eind 2003 regelmatig (gemiddeld één keer per kwartaal) geconsulteerd over de nieuwe dienstregeling. In deze bijeenkomsten zijn de wensen van de regionale overheden ten aanzien van het spoorvervoer op het Hoofdrailnet ingebracht. De grote meerderheid van deze wensen is opgenomen in het nieuwe ontwerp. In het Vervoerplan 2006 dat aan het ministerie van V&W is aangeboden is een doorkijk opgenomen van de dienstregeling 2007 en het daarmee verbonden ontwerpproces.

## Leeswijzer

Dit deel van de adviesaanvraag is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de aanleiding om tot een nieuwe dienstregeling te komen toegelicht en waarom deze fundamentele wijziging in 2007 dient te worden ingevoerd. In hoofdstuk 3 worden de doelstelling, uitgangspunten en randvoorwaarden voor de nieuwe dienstregeling beschreven. In hoofdstuk 4 staan de dilemma's centraal die een doorslaggevende rol hebben gespeeld bij de gemaakte keuzes. Hoofdstuk 5 geeft de effecten van het nieuwe ontwerp voor de klant weer en de maatregelen op hoofdlijnen. In hoofdstuk 6 wordt de fasering weergegeven (van 2007 naar het eindbeeld van 2009). Hoofdstuk 7 gaat in op de afstemming van de dienstregeling met andere vervoerders en in hoofdstuk 8 wordt een doorkijk naar de verdere toekomst gegeven.

## 2 Aanleiding

### 2.1 Benutten en Bouwen

De dienstregeling 2007 is één van de stappen in de realisatie van Benutten & Bouwen (B&B), de visie van de spoorsector voor de toekomst. De spoorsector heeft de ambitie om onze klanten de komende jaren een betrouwbaarder en kwalitatief beter vervoerproduct aan te bieden én een verdere groei van het aantal reizigers te realiseren. Ook het goederenvervoer neemt de komende jaren fors toe. Wij moeten dit doen binnen de mogelijkheden en de ruimte op de infrastructuur die hiervoor beschikbaar is en schaars is. Dit vraagt dus slimme oplossingen.

Ook in de toekomst moet het vervoer op het spoor een belangrijke bijdrage blijven leveren aan de totale mobiliteit in Nederland.

Om in deze situatie van groei in combinatie met schaarse infrastructuur toch een beter vervoerproduct voor de klanten te leveren hebben ProRail, Railion en NS gekozen voor een integrale aanpak. Om de maximale verbetering van de som der delen te realiseren is een verbetering van de onderdelen noodzakelijk waarbij rekening wordt gehouden met de samenhang. De spoorsector werkt daarom binnen het kader van Benutten en Bouwen aan een afgestemde aanpak van de volgende kernelementen:

- *Infrastructuur.* De bedrijfszekerheid van de infrastructuur dient te worden vergroot en de acute capaciteitsknelpunten dienen te worden opgelost. Met de uitvoering van de eerste fase van het Herstelplan Spoor is een start gemaakt met het wegwerken van de achterstanden in het onderhoud om de bedrijfszekerheid een eerste impuls te geven. In 2006 worden de besluiten genomen over het vervolg, de tweede fase van het Herstelplan. Daarbij dienen een aantal noodzakelijke knelpunten in de infrastructuur te worden opgelost;
- *Materieel.* Naast de bedrijfszekerheid van de infrastructuur is ook de bedrijfszekerheid van het materieel van groot belang. Om de bedrijfszekerheid van het materieel voor reizigersvervoer te vergroten werkt NS in het project Punctueel Materieel aan verbeteringen in techniek van en processen rondom materieel (inspecties, gereedmaken, storingsafwikkeling, onderhoud etc.). Dit project heeft tot doel zowel het aantal storingen als ook de invloed van verstoringen als gevolg van materieel te verminderen;
- *Verbetering processen.* Naast een verbetering van de betrouwbaarheid van het materieel en de infrastructuur is een betere afstemming van de processen op het spoor het derde element in de door Benutten en Bouwen beoogde verbetering van het spoorstelsel. Het komen tot een vereenvoudigde en robuuste dienstregeling is daarbij een eerste vereiste. Daarom heeft NS in de afgelopen periode in samenwerking met de goederenvervoerders en ProRail gewerkt aan een nieuwe dienstregeling om de beoogde betrouwbaarheid en groei mogelijk te maken. Naast het realiseren van een nieuwe dienstregeling worden ook andere processen verbeterd, zoals de onderlinge afstemming van de werkprocessen van de transportbesturingsorganisatie van NS en de Verkeersleiding van ProRail.

## 2.2 Waarom invoer in 2007

De structuur van de huidige dienstregeling is inmiddels 35 jaar oud. Met de invoering van Spoorslag 70 in 1970 is de basis voor de huidige dienstregeling gelegd. De afgelopen decennia zijn veel aanpassingen aan de dienstregeling gedaan, waaronder grote wijzigingen zoals de opening van de Schiphol- en de Flevolijn en de opening van tientallen stations, zonder de structuur van de dienstregeling te wijzigen. De grenzen van de vervoermogelijkheden qua groei en betrouwbaarheid van de bestaande dienstregeling zijn daarmee bereikt. Na een daling in 2002 en 2003 groeit het reizigersvervoer per spoor weer: in 2004 met 2,5% en in 2005 met circa 4,5% (op HoofdRailnet). Ook voor de komende jaren wordt verdere groei verwacht. Om de groei in het reizigersvervoer te kunnen blijven faciliteren is het noodzakelijk om de structuur van de dienstregeling op korte termijn aan te passen aan de huidige en toekomstige situatie.

In eerste instantie was de timing van de dienstregelingwijziging gekoppeld aan de nieuwe infrastructuur die in 2007 beschikbaar komt: de HSL-Zuid, de Betuwe lijn en de 4-sporigheid tussen Amsterdam en Utrecht gecombineerd met de Utrechtboog, die een rechtstreekse verbinding tussen Utrecht en Schiphol biedt. Ook als blijkt dat de HSL-Zuid en de Betuwe lijn niet gelijk volledig in gebruik worden genomen, moet deze wijziging in de dienstregeling in 2007 worden doorgevoerd. De huidige dienstregelingstructuur biedt niet de mogelijkheden om de verwachte groei nog langer op te vangen én tegelijkertijd ook onze doelstellingen op het gebied van betrouwbaarheid te realiseren. Uitstel leidt onvermijdelijk tot problemen in de kwaliteit van onze dienstverlening, waardoor niet optimaal aan de behoefte van reizigers tegemoet kan worden gekomen en we onze ambities niet kunnen realiseren.

In Hoofdstuk 6 is aangegeven hoe wij zijn omgegaan met de omstandigheden die van invloed zijn op de verandering van de dienstregeling. Er is een oplossing gevonden in de vorm van een fasering, aangezien niet alle infrastructuur voor 2007 gereed is en de HSL-Zuid en de Betuwe lijn niet direct volledig in gebruik genomen kunnen worden. Zodra mogelijk (bijvoorbeeld op het moment dat nieuwe infrastructuur beschikbaar is), worden verbeteringen geïmplementeerd.

## 3 Doelstelling, uitgangspunten en randvoorwaarden

### 3.1 Doelstelling

Het doel van de nieuwe dienstregeling is een betrouwbaarder, voorspelbaar en transparant vervoerproduct aan te bieden aan bestaande en nieuwe klanten én groei van het reizigersvervoer te faciliteren.

### 3.2 Uitgangspunten

Naast groei van het vervoer is het betrouwbaarder maken van het vervoer per spoor één van de belangrijkste uitgangspunten van deze dienstregeling. Op de schaarse infrastructuur een betrouwbaarder product leveren én meer treinen rijden is mogelijk door de dienstregeling robuuster te maken en te vereenvoudigen. Het robuuster maken vindt plaats door eenduidige plannormen te hanteren en deze consequent toe te passen. De vereenvoudiging wordt gerealiseerd door de toepassing van de zogenaamde corridorbenadering, dat wil zeggen dat treinverbindingen op knooppunten van elkaar worden gescheiden. Dit heeft ten opzichte van doorgaande treinverbindingen het grote voordeel ten dat verstoringen zich niet als een olievlek over het spoorstelsel kunnen verspreiden.

Meer treinen rijden op de bestaande infrastructuur is mogelijk door homogenisering: meer treinen die met een vergelijkbare snelheid over hetzelfde traject rijden. Daarom zijn in de nieuwe dienstregeling de snelheidsverschillen verkleind door de huidige intercity en sneltrein te integreren. Hierdoor kunnen er meer treinen over hetzelfde spoor rijden met minder verstoringen. Hierdoor ontstaat bij het reizigers vervoer een systeem met 3 treintypen: de Hogesnelheidstrein, Intercity en Sprinter.

De belangrijkste uitgangspunten die voor het nieuwe spoorboekje gehanteerd zijn:

- Het verbeteren van het product voor reizigers;
- Het faciliteren van groei in het reizigers- en goederenvervoer;
- Verbeteren van de betrouwbaarheid door consequente toepassing van plan- en capaciteitsnormen;
- Zoveel mogelijk honoreren van wensen van regionale overheden om het regionale vervoer in hun regio te optimaliseren;
- Inpassen van de HSL-Zuid die gevolgen heeft voor de HSL-stations en de bestaande vervoerrelaties op de corridors tussen Amsterdam en Breda/Rosendaal;
- Inpassen van de Betuwelijn die gevolgen heeft voor frequentie en route van een groot aantal goederentreinen;
- In gebruik nemen van nieuwe infrastructuur en stations;
- Symmetrieassen gelijk met het buitenland te maken, zodat de tijdliggingen in Nederland zijn afgestemd op de tijdliggingen in omliggende landen. In de dienstregeling 2007 wordt rekening gehouden met afspraken met onze buurlanden over de doorgaande internationale treinen en regionale grensoverschrijdende treinen. In Nederland hanteren wij al tientallen jaren een andere symmetrietijd dan onze buurlanden. Door het wijzigen van de symmetrietijden is het mogelijk de internationale treinen beter in te passen in en aan te sluiten op de Nederlandse dienstregeling. Dit leidt tot minder wachttijden aan de grens van internationale treinen, betere aansluitingen van de internationale treinen op de binnenlandse treinen (ook in de grensgebieden) en minder vertragingen door een meer passende structuur.

- Het invoeren van 3-treintypen: de Hogesnelheidstreinen, Intercity en Sprinter. Zoals hierboven vermeld.

Het treintype Sprinter vervangt in het eindbeeld de huidige stoptrein. De Sprinter kenmerkt zich in het eindbeeld door een hoge frequentie, vooral in de Randstad, en door functioneel en transparant materieel. Van belang hierbij is dat vanaf 2008 nieuwe Sprintertreinen beschikbaar komen. Afgelopen zomer is hiertoe een grote investering gedaan met het plaatsen van een bestelling ter waarde van circa €250 miljoen voor 35 treinstellen. Daarnaast is een optie genomen op vervolgbestellingen. In deze adviesaanvraag is geen onderscheid gemaakt tussen sneltrein en stoptrein, steeds is de benaming Sprinter gehanteerd.

De uitgangspunten en hoe zij ten opzichte van elkaar zijn gewogen, worden in hoofdstuk 4 nader toegelicht.

### 3.3 Randvoorwaarden

Naast de hierboven beschreven uitgangspunten is de nieuwe dienstregeling ontwikkeld binnen de volgende randvoorwaarden.

#### Vervoerconcessie Hoofdrailnet

De dienstregeling 2007 past binnen de eisen die de Vervoerconcessie stelt aan de bediening van de stations zoals verwoord in artikel 13 en aan de zorgplicht zoals beschreven in artikel 6 van de Vervoerconcessie. Dit geldt voor bestaande en nieuwe stations. Met de dienstregeling wordt een bijdrage geleverd aan de bereikbaarheid van de grote steden en de economische kerngebieden.

#### Bestaande en nieuwe infrastructuur

Bij de dienstregeling 2007 is rekening gehouden met de huidige infrastructuur van het Hoofdrailnet en de infrastructuur die gepland is de komende jaren gereed te komen. Dit is inclusief nieuwe stations. Daarnaast is rekening gehouden met de hogesnelheidstreinen die over de HSL-Zuid gaan rijden. Tenslotte is rekening gehouden met de indienststelling van de Betuwelijn de veranderingen in routes en frequenties van goederentreinen als gevolg hiervan.

### 3.4 Toetscriteria

Bij het ontwikkelen van de dienstregeling 2007 zijn voor de reiziger twee aspecten van belang: of het aanbod van vertrek- en aankomsttijden, frequenties en bestemmingen aantrekkelijk, eenduidig en voldoende klantattractief is én of de uitvoering volgens plan verloopt. Daarnaast dient de nieuwe dienstregeling ook maakbaar en betaalbaar te zijn. Aan de hand van onderstaande criteria is getoetst of de nieuwe dienstregeling kan voldoen aan deze eisen.

#### Klantattractiviteit van het product

De aantrekkelijkheid van het product voor de reiziger valt uiteen in een aantal onderdelen:

- *Beter product voor meer reizigers.* De dienstregeling dient een beter vervoerproduct voor meer reizigers op te leveren dan de huidige dienstregeling. Het vervoerproduct wordt uitgedrukt in reistijden (inclusief overstappen) en frequenties;
- *Toekomstvast.* De dienstregeling moet de mogelijkheid bieden om in ieder geval tot 2012 de groei van het aantal reizigers op te kunnen vangen zonder grote wijzigingen in de structuur van de dienstregeling door te voeren;
- *Transparant en voorspelbaar.* Voor de transparantie en voorspelbaarheid van de dienstregeling voor de klant is het van belang dat de aankomst- en vertrektijden van de treinen zo veel mogelijk

een vast tijdsinterval kennen en dat de Intercity en de Sprinter een helder stopregime hebben.

### **Betrouwbaarheid**

Zoals aangegeven bij de uitgangspunten wordt het betrouwbaarder maken van de dienstregeling bereikt door de dienstregeling robuuster te maken, zodat verstoringen minder gevolgen hebben voor andere treinen op het traject en in de rest van het netwerk. Bij de ontwikkeling van de dienstregeling 2007 zijn met behulp van simulatieprogramma's dienstregelingvarianten met elkaar te vergeleken op hun effecten op de robuustheid bij kleine vertragingen. Het betreft een *relatieve* vergelijking van de kwaliteit van het dienstregelingontwerp. De gevolgen voor de betrouwbaarheid geven een indicatie van het effect op de punctualiteit. De punctualiteit is van veel meer factoren afhankelijk, waaronder de betrouwbaarheid van de productiemiddelen materieel en infrastructuur en externe verstoringen.

### **Maakbaarheid en betaalbaarheid**

De dienstregeling moet ook daadwerkelijk gemaakt kunnen worden met de productiemiddelen materieel, personeel en infrastructuur. Daarnaast staat de bedrijfseconomische randvoorwaarde dat dienstregeling voor 2007 een rendement mogelijk moet maken dat niet slechter is in vergelijking met de huidige dienstregeling.



## 4 Dilemma's bij keuzes in het ontwerp

De in hoofdstuk 3 genoemde doelstelling, uitgangspunten, toetscriteria en randvoorwaarden leiden niet automatisch tot één optimale dienstregeling; in een aantal gevallen zijn ze zelfs conflicterend. Daarom zijn in een iteratief proces van ontwerpen en toetsen per regio, corridor of baanvak aanvullende keuzes gemaakt om tot een nieuwe, definitieve dienstregeling te komen. Dit proces heeft veel vakmanschap gevraagd en zijn soms was sprake van een lastige afweging. Om inzicht te geven in welke afwegingen wij maken, geven bij hieronder de dilemma's aan.

### 4.1 Hoofddilemma: Klanten en infrastructuur

Met meer infrastructuur was het mogelijk geweest op een aantal plaatsen een meer aantrekkelijk vervoerproduct aan de reiziger aan te bieden. Bij het ontwikkelen van de dienstregeling 2007 zijn vele keuzes zijn gemaakt om, ondanks beperkingen in de beschikbare infrastructuur, toch een voor onze klanten aantrekkelijk en betrouwbaar product neer te zetten.

#### Vergroting betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid geeft aan in hoeverre een trein ook daadwerkelijk volgens plan rijdt. Verstoringen in de treindienst zelf, maar ook verstoringen door treindiensten op andere trajecten, zijn van invloed op de betrouwbaarheid. De dienstregeling 2007 staat in het teken van de verbetering van de betrouwbaarheid met als doel de punctualiteit te verbeteren. De punctualiteit is voor onze klanten een zeer belangrijk kwaliteitsaspect van ons product. De betrouwbaarheid kan worden vergroot door:

- de plannormen strikt toe te passen. Deze zijn in de loop van de jaren uitgehold bijvoorbeeld door het toevoegen van extra treinen en nieuwe stations. Kleine verstoringen kunnen hierdoor beter worden opgevangen. Tevens zijn de plannormen passend gemaakt aan de rijkarakteristieken van de treinen;
- het inrichten van treindiensten in onafhankelijke corridors. Hierdoor leidt een grote verstoring bij de ene treindienst minder snel tot verstoring van andere treindiensten. Deze zogenaamde olievlekwerking wordt met onafhankelijke corridors gereduceerd;
- de aanleg van extra infrastructuur waardoor de onderlinge afhankelijkheid tussen treinen vermindert. Met aanpassingen aan de infrastructuur kunnen treinen elkaar onafhankelijk van elkaar kruisen (door middel van een fly-over) en/of kunnen snelle treinen langzame treinen inhalen (uitbreiding van het aantal sporen naast elkaar).

Voor de opzet van de dienstregeling 2007 geldt dat niet van grootschalige, nieuwe infrastructuur wordt uitgegaan. Met betrekking tot de dienstregeling kan vergroting van de betrouwbaarheid daarom hoofdzakelijk met aanpassing van de plannormen en het invoeren van onafhankelijke corridors op de belangrijke knooppunten in Nederland worden gerealiseerd. Wel is voorzien dat kleine knelpunten in de infrastructuur worden weggenomen.

#### Maximale benutting

Met de dienstregeling 2007 is niet alleen beoogd de dienstregeling betrouwbaarder te maken. Ook worden mogelijkheden gecreëerd voor groei van het aantal reizigers op de bestaande infrastructuur. Daarbij wordt een aantal nieuwe stations bediend. Dit betekent dat de infrastructuur intensiever wordt benut. Een betere benutting wordt tevens bereikt door de snelheidsverschillen tussen de verschillende treinen te verkleinen (homogenisering). Ervan uitgaande dat alle stations zo goed mogelijk dienen te worden bediend, (dat wil zeggen een eenduidig stopregime voor Intercity en Sprinter treinen) wordt het verkleinen van snelheidsverschillen bereikt door sommige treinen iets sneller te laten rijden en andere iets langzamer. Met de dienstregeling 2007 krijgen sommige reizigers hierdoor een iets kortere, andere reizigers een iets langere reistijd.

## 4.2 Dilemma's tussen dienstregeling (plan) en betrouwbaarheid (uitvoering)

Een dienstregeling is voor klanten aantrekkelijk als er sprake is van zo kort mogelijke reistijden, een zo minimaal mogelijk aantal overstappen en hoge frequenties. Klanten willen ook dat datgene wat in de dienstregeling staat vermeldt, zo wordt uitgevoerd. Met andere woorden: klanten willen een goed plan en een betrouwbare uitvoering van dit plan. Tussen de aantrekkelijkheid van de dienstregeling en de betrouwbaarheid van de uitvoering kunnen echter dilemma's ontstaan. Hierbij zijn keuzes gemaakt tussen reistijd en aantal overstappen aan de ene kant en de betrouwbaarheid aan de andere kant.

### Betrouwbaarheid en reistijd

Vergroting van de betrouwbaarheid is één van de hoofddoelen van de dienstregeling 2007. Tegelijk vormt de bestaande infrastructuur met enkele aanpassingen het uitgangspunt van de dienstregeling. Om het effect van kleine verstoringen te verminderen zijn de plan- en capaciteitsnormen strikt toegepast en zijn de snelheidsverschillen tussen treinen verkleind:

- De baanvak- en perronspoorbelasting zijn berekend en daarop zijn de capaciteitsnormen strikt toegepast om gepande overbelasting te voorkomen;
- Tevens zijn de plannormen ten aanzien van de rijtijdspeeling en de stoptijden op de stations strikt toegepast;
- De verkleining van de snelheidsverschillen is bij de dienstregeling 2007 gerealiseerd door op het Hoofdrailnet uit te gaan van twee treintypes voor het reizigersvervoer, namelijk de Intercity en de Sprinter. De Intercity nieuwe stijl is ten opzichte van de huidige situatie sneller dan de huidige sneltrein en op bepaalde baanvakken langzamer dan de huidige Intercity. De Sprinter is qua rijnsnelheid vergelijkbaar met de huidige stoptrein.

Door de aanpassing van de plannormen en het verkleinen van de snelheidsverschillen nemen de rijtijden van sommige treinen iets toe. In veel gevallen wordt de frequentie verhoogd of beter verdeeld over het uur, zodat toch een aantrekkelijk vervoerproduct wordt geboden. De klant wordt meer zekerheid gegeven dat de aangegeven rijtijden en de in de dienstregeling aangeboden aansluitingen ook daadwerkelijk worden gerealiseerd.

### Betrouwbaarheid en aantal overstappen

In de dienstregelingen van de afgelopen jaren lag het accent op het bieden van zoveel mogelijk rechtstreekse verbindingen. Dit heeft onder andere geleid tot alternerende treindiensten. Dit betekent op het halve uur rijdt een trein tussen station A en B, op het hele uur tussen station A en C, waardoor elk uur een rechtstreekse verbinding gegeven wordt. Dit principe leidt tot een sterke verwevenheid van de treindienst, doordat treinen zoveel mogelijk op elkaar moeten aansluiten en de materieelinzet complex is om te besturen en bij te sturen. Dit leidt vaak tot olievlekwerkingen bij verstoringen. Echter het niet hoeven overstappen wordt door de reiziger hoog gewaardeerd. Met de groei van de aantallen treinreizigers en treinen wordt een dergelijk systeem echter kwetsbaarder voor verstoringen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Bij verstoringen wordt de reiziger hiermee geconfronteerd. Het rijden in onafhankelijke corridors vermindert de kwetsbaarheid en vergroot de betrouwbaarheid van de treindienst. Afwijkingen ten opzichte van de dienstregeling zoals deze in het spoorboekje is vermeld nemen hierdoor af.

Bij de dienstregeling 2007 is ervoor gekozen om per situatie te bepalen of een alternerende treindienst of juist een onafhankelijke corridorgewijze treindienst de optimale situatie oplevert. Hierbij is vooral gekeken naar de omvang van de reizigersstromen die in beide varianten al dan niet wordt geconfronteerd met een extra overstap. Het resultaat is een dienstregeling waarbij het aantal treinreizen zonder overstap, circa 73%, ongeveer gelijk blijft aan de huidige dienstregeling.

### 4.3 Dilemma's binnen de aantrekkelijkheid van de dienstregeling

Bij het ontwerpen van een dienstregeling houden wij rekening met de verschillende reiswensen van onze klanten. Zo zijn er reizigers die nu met de trein reizen (bestaande reizigers) en reizigers die dit naar verwachting gaan doen als het product voor hen aantrekkelijker wordt (nieuwe reizigers). Daarnaast is een onderverdeling te maken in reizigers die korte en reizigers die lange afstanden afleggen. De aantrekkelijkheid van een dienstregeling is voor iedere reiziger anders. Bij de dienstregeling 2007 heeft dit in bepaalde gevallen voor verschillende groepen reizigers geleid tot dilemma's binnen de aantrekkelijkheid van de dienstregeling.

#### 4.3.1 Bestaande en nieuwe reizigers

Met de dienstregeling 2007 is de gehele structuur van de dienstregeling veranderd. Soms zijn directe verbindingen of reistijden aangepast om verbeteringen op andere trajecten tot stand te brengen. Voor de reizigers op het ene traject leidt dit tot een iets kortere reistijd en/of minder overstap, voor de reizigers op het andere traject mogelijk tot een iets langere reistijd en/of extra overstap. Met dienstregeling 2007 wordt beoogd een structurele en toekomstvaste verbetering van het vervoerproduct te realiseren. Hiervan profiteren niet alleen bestaande reizigers, maar hiermee worden ook nieuwe reizigers geworven. Bij de beoordeling van de mogelijkheden voor de dienstregeling 2007 hebben zowel bestaande als nieuwe reizigers een rol gespeeld. Voor de reizigers op een traject met een iets langere reistijd en/of extra overstap wordt in alle gevallen een redelijk alternatief ten opzichte van de huidige situatie aangeboden.

Het openen van nieuwe stations en de indienststelling van de HSL-Zuid trekken nieuwe reizigers aan, maar kunnen tegelijk ook consequenties hebben voor bestaande reizigers. Beiden zijn hieronder uitgewerkt.

#### Indienststelling van de HSL-Zuid

De indienststelling van de HogeSnelheidsLijn-Zuid biedt kansen voor de vergroting van het regionale en stadsgewestelijke personenvervoer per spoor in het westelijke deel van de Randstad en voor de verbetering van de robuustheid van de dienstregeling. Met de HSL-Zuid wordt immers de totale vervoercapaciteit van het spoor vergroot en komt infrastructuurcapaciteit op de bestaande infrastructuur vrij (vooral op de corridors parallel aan de HSL-Zuid, de lijn tussen Dordrecht-Den Haag-Amsterdam), doordat de HSL-Zuid reizigers van het Hoofdrailnet aantrekt. Deze capaciteit is nodig om de plan- en capaciteitsnormen weer strikt toe te passen ten behoeve van de betrouwbaarheid van de treindienst. Maar wordt vooral ook ingezet ten behoeve van het regionale en stadsgewestelijke vervoer. Dit sluit aan bij ontwikkelingen van stadsgewestelijke en regionale vervoerconcept zoals de Stedenbaan in de Zuidvleugel van de Randstad. Ook Den Haag in relatie tot Amsterdam Zuid is een belangrijke groeimarkt die nu bediend kan gaan worden. Als gevolg van deze keuze gaan in totaal meer mensen met de trein en wordt een duur productiemiddel als de spoorinfrastructuur optimaal benut ten behoeve van de mobiliteit in Nederland.

#### Nieuwe stations en reistijd tussen bestaande stations

Het bedienen van nieuwe stations leidt door de extra stops automatisch tot een langere reistijd voor de reizigers die op de bestaande stations op het traject in- op uitstappen. Per station wordt een zorgvuldige afweging gemaakt in overleg tussen regionale overheden, NS en Prorail, voordat besloten wordt tot financiering, aanbouw en bediening over te gaan. In de afweging wordt de extra reistijd die een nieuw station betekent voor de doorgaande reizigers meegenomen.

#### 4.3.2 Regionaal vervoer, lange afstandsvervoer en aantal overstappen

##### Regionaal en lange afstandsvervoer

Regionaal vervoer per spoor vraagt een hoogfrequente treindienst waarmee alle stations worden bediend. Lange afstandsvervoer vraagt om treinen die omwille van een zo kort mogelijke reistijd niet bij ieder station stoppen. Voor individuele regio's is rond het regionale vervoer als het lange afstandsvervoer van belang: het regionale vervoer voor de bereikbaarheid *binnende* regio, het lange afstandsvervoer voor de bereikbaarheid *van* de regio.

Bij de dienstregeling 2007 is per corridor een afweging gemaakt tussen beide vervoersoorten. Deze afwegingen zijn mede gebaseerd op de omvang van de reizigersstromen waarvoor keuzes consequenties hebben. Gemiddeld neemt met de dienstregeling 2007 de verwachte gemiddelde reisafstand iets af. Dit wijst op een toename van het regionale vervoer per spoor. Tegelijk blijft de kwaliteit van het lange afstandsvervoer op peil. De verhoging van de frequentie en de betere verdeling over het uur van de treinen compenseren de iets langere reistijd door het vaker stoppen van intercity's.

##### Intercity- en Sprinterstation

Om het vervoer van en naar de huidige sneltreinstations aantrekkelijk te houden wordt een deel van de huidige sneltreinstations in de dienstregeling 2007 bediend door Intercity's. Om de reistijden van de Intercity's aantrekkelijk te houden en de capaciteit van het spoor zo goed mogelijk te benutten, stoppen Intercity's in de dienstregeling 2007 niet bij alle huidige sneltreinstations. Dit zou namelijk tot tweemaal zoveel stops in de Intercity leiden. Om ook op deze stations een aantrekkelijk vervoerproduct aan te bieden worden deze stations bediend door Sprinters. Met de dienstregeling 2007 krijgen sommige reizigers hierdoor een iets kortere, andere reizigers een iets langere reistijd.

##### Aantal overstappen, voorspelbaarheid en transparantie

Een dienstregeling is minder transparant en voorspelbaar naarmate er meer treinen in voorkomen die op één traject op verschillende stations stoppen of op het halve uur naar het ene en op het hele uur naar het andere station rijden. Dit maakt het ook voor de incidentele reiziger meer eenvoudig om te reizen en maakt een treinreis meer laagdrempelig voor het grote publiek. Aan de andere kant biedt dit wel mogelijkheden om meer directe verbindingen tussen de stations op een traject aan te bieden. Hierdoor hoeven reizigers niet over te stappen, iets wat door de reizigers wordt gewaardeerd. Per situatie is een afweging gemaakt tussen voorspelbaarheid en transparantie van de dienstregeling aan de ene kant, en het aantal overstappen voor groepen reizigers aan de andere kant.

## 5 Effecten voor de klant en hoofdlijnen dienstregeling

### 5.1 Effecten voor de klant

Voor veel klanten wordt in de vernieuwde dienstregeling een aantrekkelijkere dienstverlening aangeboden. Naar verwachting leidt dit tot extra groei naast de groei die zich autonoom ontwikkelt als gevolg van bijvoorbeeld meer files, hogere olieprijsen en andere productontwikkelingen van NS van het aantal reizen met ruim 5% (inclusief de reizen via de HSL-Zuid) na 2007 ten opzichte van voortzetting van een ongewijzigde dienstregeling.

Klanten krijgen meer treinen en meer reismogelijkheden, een helderdere dienstregeling, betere aansluitingen op en van internationale treinen en een meer betrouwbare dienstverlening. In 2009 rijden exclusief de treinen van HSA 4% meer treinen in vergelijking met 2006 door het nieuwe productaanbod.<sup>1</sup>

De betrouwbaarheid verbetert met circa 1,5%. Wij zijn ervan overtuigd dat deze nieuwe dienstregeling de doelstellingen qua betrouwbaarheid zoals vermeld in bijvoorbeeld het Herstelplan spoor (87-89% in 2007) van het ministerie van V&W aanzienlijk dichterbij brengt. Zonder deze nieuwe dienstregeling is onvoldoende zicht op de realisatie van deze doelstelling.

De dienstregeling 2007 leidt op een aantal trajecten tot reismogelijkheden met een kortere reistijd. Er zijn echter ook trajecten waardoor bijvoorbeeld extra stops de trein een iets langere reistijd heeft. Per saldo blijft de gemiddelde reistijd gelijk en wordt de reis van station naar station door de betere reismogelijkheden korter. Tegenover nieuwe directe reismogelijkheden staat het vervallen van een aantal directe verbindingen waardoor hier voortaan een overstap nodig zal zijn. Gemiddeld genomen zal het aantal reizen zonder overstap echter maar heel licht dalen, namelijk van 74% naar 73%. De regionale markt wordt beter bediend, door nieuwe verbindingen en verhogingen van frequenties.

Deze dienstregeling faciliteert ook de groei van het goederenvervoer. Met de liberalisering van het goederenvervoer per spoor is een forse efficiëncyslag gemaakt die momenteel resulteert in een forse groei van het goederenvervoer per spoor in Nederland, zelfs los van het gereedkomen van de Betuwelijn. Als totale spoorsector zijn we er in geslaagd om deze groei - van 33 miljoen ton in 2004 naar 42 miljoen in 2009 - in een gezamenlijk ontwerp te faciliteren én tegelijkertijd een toekomstvaste kwaliteitsslag te maken in het reizigersvervoer per spoor door een betere benutting van het bestaande infrastructuurnetwerk. Dit dankzij een goede samenwerking tussen goederen-, reizigersvervoerders en ProRail.

### 5.2 Klanteffecten in cijfers

De onderstaande tabel geeft een samenvatting van de effecten van de nieuwe dienstregeling voor klanten. Hierbij is een onderverdeling gemaakt tussen de afgelegde afstand binnen een reis.

<sup>1</sup> Uitgedrukt in treinkilometers



2		2006	2009	
Reizen (in mio per dag)	Korte afstand (tot 40 km)	0,66	0,70	Toename van het
	Lange afstand (langer dan 40 km)	0,40	0,42	aantal reizen met
	Totaal	<b>1,06</b>	<b>1,12</b>	6%
Reizigerskm's (in mio per dag)	Korte afstand	12,5	13,3	Toename aantal
	Lange afstand	36,0	37,1	reizigerskilometers
	Totaal	<b>48,5</b>	<b>50,4</b>	met 4%
Gem. reistijd (in min)	Korte afstand	18,0	17,9	De gemiddelde
	Lange afstand	70,0	70,4	reistijd blijft
	Totaal	<b>37,8</b>	<b>37,7</b>	ongeveer gelijk
Gem. reissnelheid (in km/u)	Korte afstand	63,6	63,6	De reissnelheid
	Lange afstand	76,6	74,4	neemt met 2% af
	Totaal	<b>72,8</b>	<b>71,2</b>	
Gem. reisafstand (in km)	Korte afstand	19,1	19,0	De gemiddelde
	Lange afstand	89,4	87,3	reisafstand neemt
	Totaal	<b>45,8</b>	<b>44,8</b>	iets af
Gem. overstap (per reis)	Korte afstand	0,11	0,11	Het gemiddelde
	Lange afstand	0,63	0,67	aantal overstappen
	Totaal	<b>0,31</b>	<b>0,32</b>	neemt toe
Gem. overstaptijd (in min)	Korte afstand	0,84	0,93	De gemiddelde
	Lange afstand	5,39	6,15	overstaptijd neemt
	Totaal	<b>2,57</b>	<b>2,90</b>	toe met 13%
Gem. frequentie (per uur) (=het aantal reismogelijkheden per uur)	Korte afstand	3,63	4,19	De frequentie per
	Lange afstand	2,59	3,07	uur neemt toe met
	Totaal	<b>3,23</b>	<b>3,77</b>	16%
Gegeneraliseerde reistijd (in min) (=van station naar station)	Korte afstand	30,5	29,2	De gegeneraliseerde
	Lange afstand	91,0	89,0	reistijd neemt af met
	Totaal	<b>53,5</b>	<b>51,8</b>	3%

De algemene conclusie is dat de kwantiteiten in zowel reizen als reizigerskilometers toenemen. Het aantal klanten neemt dus aanzienlijk toe. Dit komt onder andere, doordat bij het ontwerpen van de dienstregeling heel goed is gekeken naar de marktpotentie en over het algemeen de grootste stromen reizigers de rechtstreekse treinverbindingen te geven. De gemiddelde reissnelheid neemt iets af en de overstaptijd neemt toe. Daar tegenover staat dat het aantal keer overstappen voor de gemiddelde reiziger vrijwel gelijk blijft en de frequenties flink stijgen, waardoor de totale reistijd van station naar station (de gegeneraliseerde reistijd) daalt.

<sup>2</sup> Kengetallen 2010 Hoofdrailnet, HSA en contractsectorlijnen

### 5.3 Hoofdlijnen nieuw ontwerp dienstregeling

Met de dienstregeling 2007 kunnen reizigers betrouwbaarder en gemakkelijker op hun bestemming komen. De belangrijkste kenmerken zijn:

- Een hoogfrequente Intercitydienst (vrijwel overal 4 keer per uur) in en om de Randstad ten behoeve van het lange afstandsvervoer;
- Een hoogfrequente Sprinterdienst (vrijwel overal 4 keer per uur) in en om de Randstad ten behoeve van het regionale en stadgewestelijke vervoer;
- Nieuwe rechtstreekse verbindingen, onder andere:
  - Den Haag Centraal – Amsterdam-Zuid<sup>3</sup>
  - Leiden – Amersfoort/Enschede/Groningen/Leeuwarden<sup>3</sup>
  - Zandvoort – Amsterdam
  - Ede-Wageningen - Zutphen.

Om de betrouwbaarheid van de hele dienstregeling te vergroten vervallen enkele van de huidige directe verbindingen;

- Sterk verbeterde aansluitingen tussen internationale en binnenlandse treinen door aanpassing van de tijden aan de ons omringende landen. De regionale aansluitingen in onder andere Heerlen, Venlo, Maastricht en Enschede zullen hierdoor verbeteren. De hogesnelheidstreinen (ICE en HSA-treinen) hebben een goede aansluiting op de binnenlandse treinen en vice versa.
- Wanneer de HSL-Zuid volledig in gebruik is genomen kunnen reizigers vanuit Amsterdam en Schiphol, ieder uur eenmaal naar Parijs, eenmaal naar Brussel, tweemaal naar Breda en tweemaal naar Rotterdam reizen. Vanuit Den Haag rijdt ieder uur een shuttle naar Rotterdam die aansluit op de Hogesnelheidslijn en eenmaal per twee uur een directe verbinding via Breda met Brussel. In totaal rijden tussen Amsterdam en Rotterdam 6 snelle treinen per uur. De internationale trein tussen Berlijn en Amsterdam is in 2007 geheel geïntegreerd in de binnenlandse dienstregeling en rijdt vanaf 2009 door via Schiphol naar Den Haag Centraal;
- Voor de periode 2007-2010 staat de opening van een aantal stations gepland. Het betreft: in ieder geval:
  - Groningen Europapark
  - Helmond Brandevoort
  - Sassenheim
  - Tiel Passewaaij
  - Utrecht Zuilen

Daarnaast vindt overleg plaats met regionale overheden over de opening van de beoogde stations:

- Almere Poort
- Amsterdam Holendrecht
- Amsterdam Sloterdijk Hembooghalte, in combinatie met Purmerend Weidevenne
- Halfweg-Zwanenburg
- Haarlem West (verplaatsing van het station Overveen)
- Amsterdam Watergraafsmeer.
- Krommenie- Assendelft (verplaatsing van het station).

<sup>3</sup> Zodra de HSL-Zuid volledig in gebruik is genomen naar verwachting medio 2008.



De dienstregeling 2007 is een transparante en eenduidige dienstregeling. Op veel trajecten in en om de Randstad rijden per uur vier Intercity's en vier Sprinters. Door integratie van de Intercity en sneltreinen is de verdeling over het uur verbeterd en rijden deze treinen ieder kwartier en bieden daarmee een optimale verdeling van de reismogelijkheden. Ook wordt eenduidiger waar de treinen wel en niet stoppen. Buiten de Randstad worden meestal halfuursdiensten geboden. Ook deze treindiensten hebben een transparanter stopregime dan vandaag de dag.



## 6 Fasering

De nieuwe dienstregeling komt tot volledige implementatie in 2009. In 2007 is nog niet alle, voor het eindbeeld 2009 benodigde, infrastructuur gereed en zijn de HSL-Zuid en de Betuwelijn nog niet volledig in gebruik genomen. Daarom is voor de periode een overgangsmodel ontworpen.

De belangrijkste verschillen tussen het overgangsmodel en het eindbeeld in 2009 zijn:

- Nog geen volledige dienstregeling voor HSA in 2007. Daardoor blijft in 2007 de structuur en tijdligging onveranderd van de treinseries die parallel aan de HSA liggen (Amsterdam via Haarlem of Schiphol naar Rotterdam en verder naar Breda en Zeeland).
- Sprinternet tussen Utrecht en Amsterdam krijgt tot 2009 een aangepaste structuur, doordat er nog geen keevoorziening is bij Breukelen (gepland 2009).
- De treinen tussen Hoorn en Schiphol/Amsterdam blijven zolang de 'Hembooghalte' te Sloterdijk niet gereed is gehandhaafd conform de huidige dienstregeling.
- De treinverbindingen in Flevoland en het Gooi blijven gelijk aan de huidige dienstregeling zolang Hilversum nog geen extra eilandperron heeft dat nodig is voor een robuuste Intercity-bediening (gepland 2009). De tijdligging wordt in 2007 al wel aangepast aan de nieuwe symmetrie vanwege het maakbaar maken van de dienstregeling.
- De Schipholtunnel heeft volgens ProRail in 2007 een maximum capaciteit van 20 treinen per uur per richting. De derde en vierde Utrechtboogtrein gaan daarom in 2007/2008 nog niet rijden. Gepland is dat vanaf 2009 de infrastructuur is aangepast waardoor 24 treinen per richting per uur door Schiphol kunnen worden verwerkt.
- Daar waar er nieuwe stations gepland zijn die in 2007 nog niet gereed zijn, is de dienstregeling zo ontworpen dat de stations waarvan nu al bekend is dat ze gebouwd en gefinancierd worden in een later stadium ingepast kunnen worden zonder aanpassingen in de structuur van de dienstregeling. Deze stations zijn in hoofdstuk 2 genoemd.

Wanneer welke stap exact wordt gemaakt van 2007 naar 2009 hangt sterk af van de ingebruikname van de HSL-Zuid door HSA en de realisatie van de bovenstaande infrastructurele maatregelen.

## 7 Afstemming met andere vervoerders

### 7.1 HSA

Ten aanzien van HSA zijn er op dit moment drie onderwerpen relevant, te weten: de dienstregeling, tarieven en de kaartintegratie.

Zoals nu voorzien rijdt vanaf juli 2007 over de HSL-Zuid eenmaal per uur per richting een trein tussen Amsterdam Centraal en Breda. Deze trein heeft een maximale snelheid van 160 km per uur. Zodra de Thalys is aangepast aan de nieuwe specificaties van ERTMS (het beveiligingssysteem van de HSL Zuid), gaat deze over de HSL-Zuid rijden. Het nieuwe snelle materieel voor de HSA stroomt in zodra dit mogelijk is. De bouw heeft vertraging opgelopen door de late bekendmaking van de definitieve ERTMS-specificaties.

De verbindingen met Antwerpen, Brussel en Parijs worden in 2007 verzorgd met de Thalys en de Beneluxtrein via het Hoofdrailnet zoals ook thans het geval is. Naar mate in de loop van 2007 de HSA en Thalys over de HSL-zuid gaan rijden, zal parallel het aanbod op het Hoofdrailnet en de Beneluxtrein worden aangepast op de klantvraag.

Ten aanzien van de tarieven kan op dit moment worden aangegeven dat de hoogte van de tarieven van HSA naar verwachting zo wordt vastgesteld dat op alle momenten van de dag de capaciteit op die lijn goed wordt gebruikt. Op basis hiervan is een inschatting gemaakt van de verwachte reizigersvolumes via de huidige infrastructuur op de corridor Rotterdam-Schiphol-Amsterdam en welke ruimte ontstaat voor het ontwikkelen van nieuwe vervoerproducten en het verbeteren van de betrouwbaarheid op deze corridor. Zodra meer bekend is over de tarieven van de HSA worden de consumentenorganisaties in het LOCOV hierover door HSA geïnformeerd en geadviseerd (in kader advies HSA).

Ten aanzien van de kaartintegratie is op dit moment het uitgangspunt dat als een klant opstapt op een NS-station hij of zij in één keer de benodigde kaarten kan kopen (papier en/of chipkaart), ook als deze persoon een deel van de reis met HSA aflegt. Dus iemand die in Alkmaar opstapt met als reisdoel Breda, kan in Alkmaar de vervoerbewijzen verkrijgen voor Alkmaar-Amsterdam (met NS) en Amsterdam-Breda (met HSA). Overigens zal de finale en totale introductie van de OV chipkaart bepalend zijn voor de uiteindelijke vormgeving van deze geïntegreerde verkoop.

### 7.2 Overige openbaarvervoer vervoerders

De wijziging van de dienstregeling op het Hoofdrailnet heeft consequenties voor de aansluitingen met het overige openbaar vervoer in de keten. Voor ons is de reis van de reiziger van deur tot deur van belang. Daarom is alles op alles gezet om de aansluitingen in de keten zo goed mogelijk te borgen.

De overige partijen op het spoor zijn in de loop van 2005 betrokken en goed geïnformeerd over de inhoudelijke wijzigingen. De dienstregeling is vanaf het begin integraal ontworpen en de aansluitingen tussen hoofdrailnet en contractsectorlijnen zijn zo goed mogelijk geborgd.

Via Mobis - het platform waar de ondernemingen in collectief personenvervoer in zijn verenigd - is overleg gevoerd met de overige openbaar vervoerbedrijven.

In dit overleg hebben de overige openbaar vervoerbedrijven de intentie uitgesproken om hun product zo goed mogelijk te laten aansluiten op het NS product. In de komende periode zullen wij de overige partijen nader informeren over de gewijzigde dienstregeling.



In de lopende samenwerking met de overige openbaar vervoerders zullen wij er aan bijdragen dat de reismogelijkheden voor de klant worden geoptimaliseerd en dat betrokken klanten maximaal en tijdig worden geïnformeerd.

## 8 Verdere toekomst

Betrouwbaarheid is een voorwaarde voor verdere groei. Daarmee is met dit ontwerp een grote stap in de toekomstvastheid van de dienstregeling gemaakt. Met dit ontwerp van de dienstregeling verwacht de spoorsector tenminste tot 2012 de groeiende vraag naar mobiliteit per trein (zowel reizigers- als goederenvervoer) te kunnen bedienen.

In 2012 is er weer een natuurlijk moment om, voortbouwend op de structuur van dit nieuwe ontwerp, te komen tot een actualisering van de dienstregeling. In dat jaar komt de Hanzelijn beschikbaar en zijn de noodzakelijk projecten voor het oplossen van infrastructuurknelpunten uit de tweede fase Herstelplan grotendeels afgerond. Ook kan dan de nieuwe infrastructuur, bijvoorbeeld in het kader van regionale ontwikkelingen als Randstadspoor, BOR/Regionet, Stedenbaan, Brabantstad en KAN en verbeteringen op de lijn Utrecht – Arnhem, volledig worden meegenomen in een aangepast ontwerp.

Benutten & Bouwen is gebaseerd op de gedachte om met schaarse infrastructuur zoveel mogelijk groei en kwaliteitsverbetering op het spoorwegnet te realiseren. Ook de komende jaren zal geïnvesteed worden in betrouwbare infrastructuur en materieel. Ook na de tweede fase Herstelplan Spoor (na 2012) zijn investeringen in de spoorsector nodig om de groeiende mobiliteit op een duurzame wijze te blijven faciliteren.