

Aan de vertegenwoordigers van
Consumentenorganisaties in het Locov

Directie

Ir A. Meerstadt MBA

Nederlandse Spoorwegen

Hoofdgebouw IV
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Datum 21 juni 2006
Ons kenmerk CC/PA/KK-351
Onderwerp Uitwerking dienstregeling 2007
7 x 24 uur

Telefoon 030 - 235 7010
Telefax 030 - 235 6193
E-mail kees.kort@ns.nl

Geachte dames en heren,

Hierbij vragen wij uw advies over ons voorgenomen besluit met betrekking tot de 7 x 24 uur uitwerking van de dienstregeling 2007. Deze uitwerking is gebaseerd op de - intensief met u besproken en mede op uw advies vastgestelde - basisdienstregeling, uitgewerkt in basisuurpatronen (BUP). Deze basisdienstregeling is neergelegd in de capaciteitsaanvraag, die wij op 15 maart bij ProRail Capaciteitsmanagement hebben ingediend.

Uitgaande van de vastgestelde basisuurpatronen hebben wij op basis van de - fluctuerende - vraag (een hoge vraag tijdens van de spits en een aanzienlijk lagere vraag tijdens de avond, het weekend en in vakantieperioden) een optimaal aanbod bepaald. Dit is vastgelegd in het voorgenomen besluit over de 7 x 24 uitwerking.

Daarnaast geven wij u in deze adviesaanvraag aanvullende informatie over de dienstregeling 2007, ondermeer de actuele situatie ten aanzien openstaande punten in en verbeteringen van het ontwerp. Ook geven wij de voortgang in onze aanpak van implementatie en monitoring van dienstregeling 2007 aan.

De adviesaanvraag is als volgt opgebouwd:

I Het voorgenomen besluit 7 x 24 uur uitwerking dienstregeling 2007

1. *Nieuwe opzet dienstregeling*
2. *Afweging maatregelen*
3. *Inhoud voorgenomen besluit*
4. *Marktintroductie*

II Nadere toelichting op de voorgenomen maatregelen

De toelichting bestaat uit de volgende onderdelen:

1. *Eerste en laatste treinen*

2. *Extra aanbod in de spits*
3. *Aanbod 's avonds en in het weekend*
4. *Vakantiedienstregeling*
5. *Aanpassing dienstregeling ten behoeve van nachtelijk onderhoud.*

In deze toelichting wordt verwezen naar bijlage 1.

III Aanvullende informatie dienstregeling 2007

In dit deel geven wij informatie over:

1. *Actuele situatie openstaande punten in ontwerp dienstregeling 2007 (ten opzichte van besluit basisuurpatronen dienstregeling 2007 d.d. 24 maart 2006)*
2. *Stand van zaken verbeteringen ontwerp dienstregeling 2007*
3. *Plannormen*
4. *Overstap op aansluitende trein*
5. *Materieelinzet*
6. *Mogelijkheden fietsvervoer*
7. *Overleg met andere OV-bedrijven*
8. *Implementatie en monitoring dienstregeling 2007*

In deze toelichting wordt verwezen naar de bijlagen 2 t/m 5.

IV Gevraagd advies

I. Voorgenomen besluit 7 x 24 uur uitwerking dienstregeling 2007

1. Nieuwe opzet dienstregeling

Met de nieuwe opzet van de dienstregeling, die van start gaat per 10 december 2006, bieden wij onze klanten een beter en betrouwbaarder product en kan tevens een verdere groei van het aantal reizigers worden gefaciliteerd. De nieuwe dienstregeling in 2007 is de eerste belangrijke stap in het eindbeeld dat in 2009 wordt gerealiseerd.

De belangrijkste kenmerken van de nieuwe dienstregeling zijn:

- Een hoogfrequente Intercitydienst (in en om de Randstad vrijwel overal 4 x per uur, daarbuiten vrijwel overal 2 x per uur). Door integratie van de Intercity en sneltreinen is de verdeling over het uur verbeterd. Deze treinen rijden ieder kwartier en bieden daarmee een optimale spreiding van de reismogelijkheden;
- Een hoogfrequente Sprinterdienst (in en om de Randstad vrijwel overal 4 keer per uur, daarbuiten vrijwel overal 2x per uur in de spits);
- Sterk verbeterde aansluitingen tussen internationale en binnenlandse treinen door aanpassing van de vertrek- en aankomsttijden aan de ons omringende landen;
- Nieuwe opstapmogelijkheden door nieuwe stations. Voor 2007 staat de opening van de volgende stations gepland: Helmond Brandevoort, Twello, Voorst-Empe, Apeldoorn de Maten, Apeldoorn Osseveld, Tiel Passewaaij en Utrecht Zuilen. Tot 2009 is de verwachting dat totaal 16 nieuwe stations geopend zullen worden, daarmee is in de opzet van de nieuwe dienstregeling al rekening gehouden.

De dienstregeling 2007 biedt daarmee (ten opzichte van 2006):

- Meer reismogelijkheden (200 treinen per dag extra);
- Minder reistijd van station naar station (een afname tussen 1-3%). Dit komt doordat treinen vaker rijden en door de betere verdeling van de vertrektijden over het uur;
- Een gelijkblijvende gemiddelde reistijd in de trein, de gemiddelde reissnelheid in de trein neemt af. De gemiddelde reisafstand van onze klanten neemt iets af;
- Meer betrouwbare reistijd, door de verbeterde opzet van de dienstregeling;
- Gelijk blijven van het aantal overstappen. Sommige stations waar, en reizen waarbij overgestapt moet worden, veranderen;
- Een betere spreiding van treinen over het uur: Intercity's en Sprinters rijden zoveel mogelijk in een echte kwartier- of halfuurdienst. Reizigers hoeven hierdoor minder lang op hun trein te wachten.

2. Afweging maatregelen

De basisuurpatronen vormen het uitgangspunt voor de treindienst op de verschillende trajecten. Vervolgens kijken wij op basis van de specifieke vraag op specifieke momenten op welke wijze wij dit basispatroon verder gaan invullen. De marktvrage is hierbij leidend, waarbij in de uiteindelijke keuzen in het treinaanbod de betaalbaarheid een belangrijke randvoorwaarde is.

De gemiddelde marktvrage fluctueert sterk over de uren van de dag, de dagen van de week en over perioden in het jaar. Ter illustratie volgt hieronder een overzicht van de marktvrage op verschillende momenten:

Tabel 1: Overzicht van de gemiddelde marktvraag

	Aantal reizen per uur (index)
Werkdag	100
Werkdag spits	190
Werkdag avond na 20.00 uur	45
Werkdag in vakantieperiode	70
Weekend	52

Deze sterk fluctuerende vraag naar ons vervoersproduct maakt het noodzakelijk om zowel uit oogpunt van klantattractiviteit als vanwege betaalbaarheid van het vervoersproduct na te gaan wat een passend aanbod is bij de vervoersvraag op een specifiek tijdstip en in een bepaalde periode:

- Bij een hoge vraag op drukke uren en dagen (spits) bezien wij noodzaak en mogelijkheid van inzet van extra treinen ('spitstoevoegers');
- Bij de lagere vraag op stille uren en dagen (avond, weekend en vakantieperiodes) kijken wij naar de mogelijkheden om ten opzichte van het reguliere aanbod minder treinen te rijden.

Ter bepaling van noodzaak en mogelijkheid van specifieke maatregelen ten opzichte van het standaardpatroon van de dienstregeling hebben wij de volgende criteria gehanteerd:

- Reizigersaantallen/bezettingsgraad;
- Klantattractiviteit (vooral aansluitingen trein op trein + overig OV en voorspelbaarheid/transparantie van het aanbod);
- Betaalbaarheid. Een optimale aansluiting tussen vervoersvraag en aanbod is voor ons - en uiteindelijk voor de klant - noodzakelijk gezien de betaalbaarheid (efficiënte inzet van personeel en materieel) van het totale vervoersaanbod.

In de uitwerking hiervan is de volgende werkwijze gehanteerd:

- Indien het aantal reizigers per richting - op een lijn waar een frequentie van 4 maal per uur wordt geboden - onder de 750 per uur ligt, wordt de optie van aanpassing van de frequentie verder onderzocht;
- In de analyse wordt het effect van de aanpassing van het aanbod op de vraag op klantattractiviteit, maakbaarheid en betaalbaarheid meegenomen;
- Vervolgens wordt vastgesteld of de vervoerscapaciteit van de overblijvende treinen voldoende is.

3. Inhoud voorgenomen besluit

Op basis van het bovenstaande hebben wij een aanbod bepaald dat optimaal is afgestemd op de vraag. Dit leidt tot het volgende voorgenomen besluit:

a. Algemene maatregelen

De detailuitwerking van de dienstregeling zoals beschreven in bijlage 1.

b. Specifieke maatregelen

b.1. Eerste en laatste treinen

De totale tijd dat treinen van de eerste tot en met de laatste trein over de dag rijden (de zogenaamde bedrijfstijd) verandert niet ten opzichte van dienstregeling 2006. Wel treedt wijziging op in de reismogelijkheden met eerste en laatste treinen van de Randstad naar de

andere landsdelen en vice versa. De marktvrage volgend kan - ten opzichte van de dienstregeling 2006 - over het algemeen op een vroeger tijdstip naar de Randstad worden gereisd (dat geldt dan voor zowel de eerste als de laatste trein), terwijl vanuit de Randstad naar de andere landsdelen over het algemeen op een later tijdstip kan worden gereisd (zowel met de eerste als met de laatste trein).

b.2. Extra aanbod in de spits

De vervoersvraag in spitsuren ligt hoger dan in de overige uren. NS past het productaanbod daarop aan door verhoging van de vervoerscapaciteit, enerzijds door het verlengen van treinen, anderzijds door het rijden van meer treinen.

Het treinaanbod wordt op de volgende trajecten in de spits uitgebreid:

Tabel 2: Uitbreiding treinaanbod in spitsuren

Traject	treinsoort	serie
Alkmaar - Schagen	IC	800
Amersfoort - Deventer	IC	1500
Arnhem - Nijmegen	IC	2000
Dordrecht - Breda	IC	2200
(O – spits) Roosendaal - Dordrecht	IC	2400
Amsterdam C. - Hoorn Kersenboogerd - Enkhuizen	IC	3200
Maastricht - Eindhoven	IC	3500
Zwolle – Amersfoort - Utrecht	IC	12500
Zwolle – Amersfoort - Utrecht	IC	12700
Lelystad C. - Almere C. - Weesp - Schiphol	IC	14300
Sittard - Heerlen	Stoptrein	6900
Apeldoorn - Deventer - Almelo	Stoptrein	7000
Arnhem - Ede Wageningen	Stoptrein	7500
Rotterdam C. - Gouda Goverwelle	Sprinter	9700
Rotterdam C. - Vlaardingen	Stoptrein	14100
Veenendaal C. - Utrecht C.	Stoptrein	15900
Leiden C. - Alphen aan de Rijn - Gouda	Stoptrein	19500

b.3. Aanbod 's avonds en in het weekend

Op de volgende trajecten wordt - in vergelijking met dienstregeling 2006 - het aanbod 's avonds en in het weekend verhoogd:

- In de avondspits gaan 2 extra Intercity treinen rijden van Schiphol via Duivendrecht naar Lelystad (treinserie 14300);
- Geen frequentievermindering meer op zondag op het traject Haarlem – Alkmaar, de frequentie wordt 2x per uur in plaats van 1x per uur (treinserie 3400);
- Geen frequentievermindering meer op zondag op het traject Alkmaar – Hoorn. De frequentie wordt 2x per uur in plaats van 1x per uur (treinserie 3400);
- De sneltrein Utrecht – Hilversum – Almere Oostvaarders (treinserie 4900) rijdt ook op zaterdag elk halfuur (was 1x per uur). Dit betekent een frequentieverhoging op de verbindingen Utrecht – Hilversum, Hilversum – Naarden Bussum en Naarden Bussum – Almere Oostvaarders;
- De stoptrein Utrecht – Amersfoort (treinserie 7400) gaat in avond en weekend 2x per uur rijden, dit is een verdubbeling ten opzichte van dienstregeling 2006;
- Intercity Eindhoven – Utrecht – Schiphol rijdt ook in het weekend op het traject Eindhoven – Utrecht.

Op de volgende trajecten wordt de frequentie ook in de avonduren en in het weekend gehandhaafd op 4 treinen per uur:

- Intercity Eindhoven – Utrecht Centraal tot circa 20.00 uur
- Intercity Leiden Centraal – Schiphol
- Intercity Leiden Centraal – Rotterdam Centraal.

Op trajecten met overdag een frequentie van 4 treinen per uur waar de vervoersvraag in de avond op werkdagen en in het weekend onder het aantal van 750 reizigers per uur ligt, wordt de frequentie in deze periode aangepast naar 2 treinen per uur:

- Intercity Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Haarlem
- Intercity Den Haag Centraal – Utrecht Centraal – Arnhem
- Intercity Rotterdam Centraal – Utrecht Centraal – Amersfoort
- Intercity Alkmaar – Amsterdam Centraal
- Sprinter Den Haag Centraal – Gouda Goverwelle
- Sprinter Uitgeest – Amsterdam Centraal.

In hoofdstuk II.3 wordt de precieze invulling van het dalaanbod gegeven.

b.4. Vakantiedienstregeling

- De vakantiedienstregeling wordt - aansluitend bij de vakantieplanning 2007 in Nederland - voor de volgende perioden toegepast:

* Kerstvakantie: 27 december 2006 t/m 5 januari 2007

* Voorjaarsvakantie : 30 april 2007 t/m 4 mei 2007

* Zomervakantie: 9 juli 2007 t/m 31 augustus 2007.

De voorgestelde perioden zijn vergelijkbaar met die van de dienstregeling 2006.

- In deze vakantieperioden vervallen de extra spitstreinen omdat in deze perioden vooral de spits de vraag zoveel lager is vergeleken met de reguliere situatie dat deze treinen niet nodig zijn om het reizigersaanbod goed te kunnen vervoeren.
- De hieruit voortvloeiende aanpassingen in het aanbod zijn vergelijkbaar met de vakantiedienstregeling in 2006 (zie nadere toelichting in II.4).

4. Marktintroductie

Onze inzet is van de introductie van de nieuwe dienstregeling een succes te maken. Wij zullen de komende periode een grote communicatiecampagne voeren om klanten te informeren en optimaal voor te bereiden op de komende dienstregeling. Zo kunnen klanten voor de zomer zelf op Internet de reisplanner met de nieuwe dienstregeling raadplegen. De verbeterde dienstregeling biedt daarnaast mogelijkheden om nieuwe klanten voor de trein te werven. Onze inzet is om in elk geval de forse groei van het aantal treinreizigers te continueren. Wij zullen hiertoe marketingacties inzetten.

Tenslotte zullen wij bij de start van de nieuwe dienstregeling de uitvoering en de daarmee verbonden effecten voor de klant nauwkeurig monitoren om daar waar nodig in dit omvangrijke veranderingsproces te kunnen bijsturen.

II Toelichting op het voorgenomen besluit 7 x 24 uur uitwerking van de dienstregeling

In bijlage 1 is per regio - en in de meeste gevallen ook per traject - beschreven welke de grootste mutaties zijn voor een gebied of traject. De wijziging van de symmetrietijd waaromheen de dienstregeling is opgebouwd heeft tot gevolg dat ten opzichte van dienstregeling 2006 vrijwel alle treinen een andere tijdligging krijgen. Daarnaast is de lijnvoering van een aantal treinverbindingen gewijzigd.

In bijlage 5 worden de basisuurpatronen, basisspooropstellingen en 7 x 24 uur uitwerking van de dienstregeling 2007 aangegeven.

1. Eerste en laatste treinen

Met de wijziging in de reismogelijkheden met eerste en laatste treinen van de Randstad naar de andere landsdelen en vice versa wordt ingespeeld op de marktvrage. De vervoersvraag van klanten die vroeg naar de Randstad willen reizen én klanten die laat vanuit de Randstad (theaterbezoek en dergelijke) willen vertrekken is namelijk beduidend groter ten opzichte van de klantbehoefte om vanuit de Randstad naar de andere landsdelen te reizen.

Indien er - ten opzichte van dienstregeling 2006 - grotere aanpassingen in vertrek- en aankomsttijden dan 15 minuten optreden, worden deze toegelicht in paragraaf 6 van bijlage 1.

2. Extra aanbod in de spits

De vervoersvraag in spitsuren is fors hoger dan in de overige uren. Wij passen het productaanbod daarop aan door verhoging van de vervoerscapaciteit, enerzijds door het verlengen van treinen, anderzijds door het rijden van meer treinen.

Het treinaanbod wordt op de volgende trajecten in de spits uitgebreid:

Tabel 3: Uitbreiding treinaanbod in spitsuren

Traject	treinsoort	serie
Alkmaar - Schagen	IC	800
Amersfoort - Deventer	IC	1500
Arnhem - Nijmegen	IC	2000
Dordrecht - Breda	IC	2200
(O – spits) Roosendaal - Dordrecht	IC	2400
Amsterdam C. - Hoorn Kersenboogerd - Enkhuizen	IC	3200
Maastricht - Eindhoven	IC	3500
Zwolle – Amersfoort - Utrecht	IC	12500
Zwolle – Amersfoort - Utrecht	IC	12700
Lelystad C. - Almere C. - Weesp - Schiphol	IC	14300
Sittard - Heerlen	Stoptrein	6900
Apeldoorn - Deventer - Almelo	Stoptrein	7000
Arnhem - Ede Wageningen	Stoptrein	7500
Rotterdam C. - Gouda Goverwelle	Sprinter	9700
Rotterdam C. - Vlaardingen	Stoptrein	14100
Veenendaal C. - Utrecht C.	Stoptrein	15900
Leiden C. - Alphen aan de Rijn - Gouda	Stoptrein	19500

3. Aanbod 's avonds en in het weekend

In deel I.2 (Afweging maatregelen) is aangegeven op welke wijze wij komen tot een selectie van specifieke maatregelen. Voor de analyse van de vervoersvraag is gebruik gemaakt van de najaarstellingen (de drukste periode in een jaar) van 2005. Het gemiddelde aantal reizigers per trein (voor beide klassen samen) is de basis geweest voor de analyse.

Het resultaat van deze analyse voor de maatregelen 's avonds en in het weekend is neergelegd in onderstaande tabel 3 (deze is qua opzet gelijk aan de tabel gegeven in de adviesaanvraag over de basisuurpatronen, aangevuld met de uitwerking van dienstregeling 2007). In bijlage 1 kunt u zien hoe het aanbod op treinniveau gaat worden, de tijdstippen waarop de frequentie is aangepast zijn daarin precies terug te vinden.

Tabel 4: Overzicht frequenties Intercity's en Sprinters

Intercity/ Sprinter	traject	basis frequentie	aangepaste frequentie	basis frequentie	aangepaste frequentie	Opm.
		2006	2006	2007	2007	
Intercity	Utrecht Centraal - Schiphol	2	2	2	2	
Intercity	Den Haag Centraal - Leiden Centraal	4	2	4	2	
Intercity	Haarlem - Leiden Centraal	4	2	4	2	
Intercity	Eindhoven - Utrecht Centraal	4	2	4	2/4	(4)
Intercity	Leiden Centraal - Schiphol	4	4	4	4	
Intercity	Leiden Centraal - Rotterdam Centraal - Dordrecht	4	4	4	4	
Intercity	Den Haag Centraal - Utrecht Centraal	4	4	4	2	
Intercity	Rotterdam Centraal - Utrecht Centraal	4	4	4	2	
Intercity	Utrecht Centraal - Arnhem	4	4	4	2	
Intercity	Alkmaar - Amsterdam Centraal	4	4	4	2	
Intercity	Amsterdam Centraal - Lelystad	2	2	2	0	(1)
Intercity	Utrecht Centraal - Amersfoort	4	4	4	2	
Sprinter	Almere Oostvaarders - Utrecht Centraal	1	1	2	1	
Sprinter	Den Haag Centraal - Gouda Goverwelle	2	2	4	2	(3)
Sprinter	Dordrecht - Den Haag Centraal	4	2	4	2	
Sprinter	Den Haag Centraal - Leiden	4	2	4	2	
Sprinter	Uitgeest - Amsterdam Centraal	4	2	4	2	
Sprinter	Zwolle - Groningen	1	0	1	0	(2)
Sprinter	's Hertogenbosch - Nijmegen	2	1	2	1	
Sprinter	Tilburg West - Deurne	2	1	2	1	
Sprinter	Roermond - Maastricht Randwyck	2	1	2	1	
Sprinter	Utrecht Centraal - Geldermalsen	4	2	4	2	
Sprinter	Geldermalsen - 's Hertogenbosch	2	1	2	1	
(1) Tussen Amsterdam Centraal en Lelystad kan gereisd worden met de Sprinters.						
(2) De Intercity stopt 1 keer per uur op alle tussengelegen stations.						
(3) Op deze trajecten is het aantal treinen overdag uitgebreid ten opzichte van dienstregeling 2006						
(4) In weekend 4 maal per uur, 's avonds na 20.00 uur 2 maal per uur						

Aangezien in het ontwerpproces op detailniveau nog niet is afgerond, kunnen er nog mutaties optreden. Daar waar dit aan de orde is, zullen wij u dit zo spoedig mogelijk melden, zodat u dit nog kunt meenemen in uw advies. Indien er naderhand nog wijzigingen optreden zullen wij u hierover informeren.

4. Vakantiedienstregeling

De vervoersvraag in de vakantieperioden is aanzienlijk lager in vergelijking met de vraag in een reguliere periode (met circa 30% ten opzichte van het vervoer buiten de vakantieperiode, zie deel I, tabel 1). Vanuit ons streven naar een efficiënte inzet van onze middelen is ons voornemen om ook in dienstregeling 2007 de toepassing van een vakantiedienstregeling te continueren.

Gezien de vakantieplanning in 2007 in Nederland is het voornemen om de vakantiedienstregeling toe te passen in de volgende perioden:

- Kerstvakantie: 27 december 2006 t/m 5 januari 2007
- Voorjaarsvakantie: 30 april 2007 t/m 4 mei 2007
- Zomervakantie: 9 juli 2007 t/m 31 augustus 2007.

Wij hebben in de vakantieperiode treinen laten vervallen die in de reguliere treindienst zijn toegevoegd om de klantvraag in de spits op te vangen. In de vakantieperiodes is de vraag in vooral de spits zoveel lager dat deze treinen niet nodig zijn om het reizigersaanbod goed te kunnen vervoeren.

Ons voornemen is in 2007 de volgende treinseries, evenals in dienstregeling 2006, in de betreffende periodes niet te rijden:

- Spits-Intercity Enkhuizen – Amsterdam Centraal: 4 van de 8 treinen (treinserie 3200).
- Intercity Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Haarlem – Alkmaar – Hoorn (treinserie 3400) op het traject Den Haag Centraal – Leiden Centraal – Haarlem.
- Sprinter Amsterdam Centraal - Zaandam – Uitgeest (treinserie 4700)
- Stoptrein Dordrecht – Rotterdam Centraal – Den Haag HS – Leiden Centraal (treinserie 5000).
- Spits-Sprinter Gouda Goverwelle – Rotterdam Centraal (treinserie 9700).
- Spits-stoptrein Vlaardingse Centraal – Rotterdam Centraal (treinserie 14100).
- Spits-Intercity Lelystad – Weesp – Schiphol (treinserie 14300).
- Spits-stoptrein Gouda – Alphen aan de Rijn – Leiden (treinserie 19500).

Van de in dienstregeling 2007 nieuw opgenomen treindiensten is ons voornemen de volgende treindiensten in de vakantieperiode niet te rijden:

- Stoptrein Breda – Tilburg – 's Hertogenbosch (serie 13600) op het traject Tilburg – 's Hertogenbosch.

De frequentie tussen Tilburg en 's Hertogenbosch komt daarmee in deze perioden op het niveau van dienstregeling 2006: 2 treinen per uur.

- Spits-stoptrein Veenendaal Centraal – Utrecht Centraal (treinserie 15900).

De frequentie tussen Veenendaal Centraal – Utrecht Centraal is daarmee in deze perioden gelijk aan het niveau van dienstregeling 2006: 2 treinen per uur.

In de dienstregeling 2007 wordt de frequentie van de treindienst Leiden – Utrecht en Utrecht – Geldermalsen niet meer - zoals in 2006 - aangepast in de vakantieperioden. De treindienst op Leiden – Utrecht Centraal kent namelijk in de nieuwe dienstregeling geen spittreinen meer, en blijft ook in de vakantieperiode volgens de reguliere dienstregeling rijden.

Op het traject Utrecht – Geldermalsen is als gevolg van de aangepaste dienstregeling 2007 geen mogelijkheid meer om het aanbod in de spits in de vakantieperioden aan te passen.

5. Aanpassing dienstregeling ten behoeve van nachtelijk onderhoud

Ook in de dienstregeling 2007 zijn wij voornemens in de nacht treinvrije periodes te creëren. Doel hiervan is ProRail in de gelegenheid te stellen werkzaamheden welke het rijden van treinen verhinderen in de nachtelijke uren uit te voeren in plaats van overdag, en op die manier de effecten voor onze klanten zoveel mogelijk te minimaliseren.

In de nachtelijke uren wordt daartoe de helft van de infrastructuur 'treinvrij' gemaakt (bijvoorbeeld van 2 sporen is één spoor beschikbaar voor onderhoud/beheer en een spoor beschikbaar voor treinverkeer). Er blijven dus wel treinen rijden. Door de gewijzigde ligging van de treinen onderling, ten opzichte van dienstregeling 2006, wordt opnieuw bezien op welke wijze het meest optimaal met nachtelijke treinen over de beperkte infrastructuur gereden kunnen worden. De hieruit voortvloeiende maatregelen worden u eind juni toegezonden, zodat u deze kunt betrekken bij uw advies.

III Aanvullende informatie dienstregeling 2007

1. Actuele situatie openstaande punten basisuurpatronen ontwerp dienstregeling 2007

a. Friesland

De treindienst tussen Zwolle en Leeuwarden vice versa wordt in de dienstregeling 2007 voorsnog gecontinueerd. Dit is conform de afspraak gemaakt met de Provincie Friesland. Hierbij is tegelijkertijd vastgelegd dat beide partijen gaan overleggen over het toekomstmodel, dat, indien mogelijk, met de dienstregeling 2008 wordt geëffectueerd. Dit overleg is begin mei 2006 gestart; in het komende half jaar zullen mogelijke varianten worden geanalyseerd met hun pro's en contra's vanuit de optiek van betrokken partijen. Hierbij zal uiteraard - zoals ook bij de voorbereiding van ontwerp 2007 het geval was - de aansluiting op het overig openbaar vervoer worden betrokken.

b. Zeeland

De huidige dienstregeling wordt voor 2007 gecontinueerd. Medio mei heeft overleg plaatsgevonden met de Provincie Zeeland over de dienstregeling 2008. Wij hebben hierin de nieuwe dienstregeling en in het bijzonder de treindienst in West-Brabant / Zeeland toegelicht. Vervolgens heeft de Provincie enkele eigen varianten voor deze dienstregeling gepresenteerd die in overleg met de gemeenten Middelburg, Reimerswaal en Kapelle Biezelinge tot stand zijn gekomen. In deze varianten blijven alle stations open. Afgesproken is dat wij de effecten van deze varianten zullen onderzoeken. Daarnaast is afgesproken dat de Provincie het effect van ons voorstel (het sluiten van 3 stations met kleine aantallen reizigers) voor het busvervoer zal onderzoeken.

c. Almelo Verdiept

Een apart vraagstuk vormt de vormgeving van de dienstregeling in Twente op de tijdelijk beperkte beschikbaarheid van infrastructuur rond Almelo (bekend onder de naam '*Almelo Verdiept*', twee jaar lang enkelspoor tussen Almelo en Almelo de Riet). Aangezien ook de hoeveelheid goederenpaden als gevolg van het niet doorgaan van de Noordtak van de Betuweroute hoog blijft, is de beschikbare capaciteit van de infrastructuur op het traject Almelo – Almelo de Riet zeer krap. Ten tijde van de adviesaanvraag voor de basisuurpatronen was dit onderdeel nog niet oplosbaar, en ook bij het besluit van medio maart 2006 wast dit nog niet (in)gepland. Dat kwam doordat de dienstregeling van Syntus nog definitief ingepland moest worden en er onvoldoende zicht was op de beschikbare tijdelijke infrastructuur te Almelo.

De afgelopen periode heeft ProRail Capaciteitsverdeling (reizigers en goederen) getoetst of het ontwerp realiseerbaar is op de beschikbare infrastructuur in 2007. Uiteindelijk is een oplossing gevonden die het mogelijk maakt alle geplande reizigerstreinen (zoals opgenomen in de adviesaanvraag van de basisuurpatronen) over de beschikbare infrastructuur te rijden in combinatie met de geplande goederentreinen in 2007.

In de spits is er geen probleem met uitvoering van het beoogde plan, echter in het dal is sprake van een conflict tussen de kruisende stoptrein Zwolle – Enschede (treinserie 7900) en een goederenpad. Dit goederenpad zal circa 4 maal per dag worden benut.

Gelet hierop heeft ProRail Capaciteitsverdeling voorgesteld dat treinen onder actieve regie van Prorail Railverkeersleiding over dit traject rijden (toepassen verkeersmanagement). ProRail zal hiervoor extra personele capaciteit inzetten.

Deze oplossing voldoet niet volledig aan de eisen van een robuust systeem. Echter het alternatief, de stoptrein Zwolle – Enschede niet verder laten rijden dan Wierden, leidt ons inziens tot meer negatieve effecten (verlenging van 15 minuten verlenging van de reistijd en een extra overstap voor 2300 klanten per dag).

Hoewel wij geen voorstander zijn van dit soort oplossingen (capaciteitsconflicten tasten de robuustheid van de dienstregeling aan), zijn wij in dit speciale geval akkoord gegaan met het voorstel van ProRail Capaciteitsverdeling.

d. Internationale trein Amsterdam-Berlijn (treinserie Internationaal 142/143)

In ons besluit over de basisuurpatronen van de dienstregeling 2007 hebben wij aangegeven dat deze internationale trein wordt opgenomen in de binnenlandse dienstregeling.

Deutsche Bahn is hiermee akkoord gegaan mits één treinenpaar naar Amsterdam Centraal blijft rijden. De reden hiervoor is dat de treinen 142 (van Berlijn, vertrek 12.30 uur naar Amsterdam Centraal, aankomst 19.01 uur) en 143 (van Amsterdam Centraal, vertrek 10.57 uur naar Berlijn, aankomst 17.30 uur) een belangrijke functie hebben voor de toeristische markt die vooral georiënteerd is op Amsterdam Centraal vice versa.

Dit treinenpaar betekent dus een afwijking op het dagelijkse patroon. Binnenlandse reizigers die in deze trein zitten met als bestemming Schiphol dienen in Amersfoort over te stappen. Het gaat hierbij om circa 50-100 reizigers per dag. Deze twee treinen zullen extra aandacht krijgen in onze reisinformatiemiddelen.

e. Bediening Elst

In de dienstregeling 2007 zal de Intercity Den Haag – Nijmegen in de spitsuren gaan stoppen in Elst. In de daluren rijdt deze Intercity, net als vandaag de dag, vanuit de Randstad tot Arnhem vice versa.

De stop van deze Intercity in Elst in de spits zorgt voor een ruimer aanbod van treinen, en daarmee voor een betere spreiding van de reizigers op het traject Elst – Arnhem over de beschikbare treinen. Bovendien krijgt de reiziger, komend vanuit de richting Tiel, een betere aansluiting in Elst naar Nijmegen. De extra stop zal vooralsnog toegepast worden in dienstregeling 2007. Voor de periode hierna wordt de noodzaak van deze extra stop opnieuw bekeken.

2. Stand van zaken verbeteringen ontwerp 2007

In het besluit betreffende de dienstregeling 2007 hebben wij aangegeven dat wij 45 verbeteringen in het ontwerp van de dienstregeling 2007 (ten opzichte van adviesaanvraag Locov d.d. 24 maart 2006) hebben doorgevoerd. Het overgrote deel van deze verbeteringen is conform het genomen besluit doorgevoerd. De stand van zaken in de uitwerking van de verbeterpunten lichten wij nader toe in bijlage 2.

Op enkele punten is sprake van een iets gewijzigde situatie:

- Eén punt (verbetering verdeling over het uur van de Intercity's tussen Amsterdam en Alkmaar) bleek uiteindelijk niet mogelijk door te voeren in verband met de te realiseren brugopening van de Nauernaschevaart (tussen Wormerveer en Uitgeest);
- De uitvoering van drie verbeterpunten (aansluitingen in Venlo, Roermond en Maastricht) vergt nader overleg met de nieuwe vervoerder Veolia;
- Eén punt (aansluiting Sittard van de stoptrein vanuit Heerlen (stoptrein) op de Intercity naar Utrecht) is door het bieden van een aansluiting tussen stoptrein Sittard – Heerlen en Sittard – Roermond niet te realiseren;
- Door de nog niet bekende dienstregeling van de NMBS-trein uit Luik is er (nog) geen aansluiting te Maastricht gerealiseerd op de Intercity in de richting Amsterdam;

- Op één punt bleek sprake van een omissie (de te realiseren verbetering Lelystad – Amsterdam bleek al opgenomen in de bij de adviesaanvraag gevoegde BUP/BSO).

3. Plannormen

In de Locov-vergadering van 26 april is afgesproken u een nadere toelichting te geven op de mogelijke afwijkingen op rijtjidsnormen. Dit naar aanleiding van de in het besluit opgenomen beschrijving van verbeterpunten.

Het ontwerp van dienstregeling 2007 is gericht op betrouwbaarheid. Randvoorwaarde hiervoor is dat de planning goed uitvoerbaar is. Dit betekent dat de plannormen in het dienstregelingsontwerp uitgangspunt zijn. Het beoordelen van de integrale dienstregeling (reizigers- én goederentreinen) vindt plaats door ProRail. In dit kader hebben wij in bijlage 3 een passage opgenomen uit de brief van ProRail over de beoordeling van de patronen voor dienstregeling 2007.

Uit het overleg met ProRail blijkt dat er nog slechts vier kleine knelpunten in de dienstregeling resteren, waarvan slechts één punt de rijtijd betreft. Deze punten vindt u eveneens in bijlage 3. De conclusie van het overleg van ProRail en NS is om deze punten vooralsnog niet aan te passen, aangezien het oplossen hiervan namelijk leidt tot zwaardere negatieve klanteffecten op dan de - beperkte - gevolgen die deze nu hebben voor de robuustheid van de dienstregeling.

4. Overstap op aansluitende trein

Zoals u weet is een robuuste opzet één van de hoofddoelstellingen bij het ontwerp van dienstregeling 2007 om zo een betere punctualiteit en een hogere betrouwbaarheid bij het halen van aansluitingen te realiseren. Omdat ook onze collega-aanbieders van overig openbaar vervoer nauw betrokken zijn geweest en nog steeds zijn bij het ontwerp, zal ook de betrouwbaarheid van aansluitingen tussen trein en overig openbaar vervoer verbeteren. Ook voor de dienstregeling 2007 zal bepaald worden waar en hoelang aansluitende treinen kunnen wachten op vertraagd aankomende treinen. Hier betreft hier de zogenaamde 'Wachttijdenregeling reizigerstreinen' (WRT). Met het vaststellen van de WRT wordt begonnen nadat de daguitwerking van de dienstregeling inclusief 'nachtgat' voltooid is. Dit omdat de uitwerking van de nachtelijke treinvrije periode invloed heeft op de laatst geboden aansluitingen. Wij zullen u naar verwachting na de zomer over de nieuwe opzet van de WRT kunnen informeren.

5. Materieelinzet

In bijlage 4 wordt op uw verzoek ter informatie aangegeven welk type materieel voor de verschillende treinseries wordt ingezet. Hieronder geven wij een korte toelichting op enkele gemaakte keuzes in de logistieke uitwerking:

- **Sprinters in stoptreinen op langere trajecten**
De bijlage geeft aan dat voor treinserie 4000 (Rotterdam – Breukelen – Amsterdam) Sprintermaterieel wordt ingezet. Omdat de gemiddelde reistijd in deze trein hoger is dan gangbaar voor een Sprinter wordt nog gestudeerd op de mogelijkheid hier ander materieel in te plannen;
- **Sprinter in Snelrein Amsterdam Centraal –Amersfoort Schothorst**
Als voorlopige uitkomst van de logistieke puzzel die de spoorcapaciteit van Amsterdam met zich mee brengt wordt er Sprintermaterieel ingezet in deze sneltrein. Dit heeft niet onze voorkeur op dit traject; wij wensen op dergelijke trajecten materieel in te zetten dat voldoet aan onze treinformulestandaard. Het rijden van de Sprinter lijkt echter gezien de logistieke randvoorwaarden van het emplacement Amsterdam Centraal vooralsnog onontkoombaar. Er wordt ondertussen wel opnieuw getoetst of er in

combinatie met andere logistieke keuzen toch mogelijkheden zijn om te komen tot een inzet van materieel dat beter past bij het geboden product.

6. Mogelijkheden fietsvervoer

Wij bieden de mogelijkheid fietsen mee te nemen in de bagage-/fietsruimte van de trein. In de Intercity 's naar Zuid-Limburg wordt hiervan in de zomermaanden relatief veel gebruik gemaakt. Om deze reden hebben wij jarenlang dubbeldeksrijtuigen tijdelijk ingericht als fietsenrijtuig speciaal voor deze route.

Uit tellingen in de zomerperiode 2005 blijkt dat de vraag naar fietsruimte in de trein gemiddeld 6 per trein is, met uitschieters naar 10-12. De rijtuigen waar deze treinen uit bestaan zijn gemoderniseerd, en tijdens deze ombouw heeft NS voldoende rijtuigen met bagageruimte gemaakt om in de zomer minimaal 3 rijtuigen met bagage-/fietsruimte in elke trein naar Zuid Limburg te plaatsen (met in totaal 12 fietsplaatsen).

Per dienstregeling 2007 zijn er twee factoren die zorgen voor een grotere vervoerscapaciteit voor meegenomen fietsen:

- Zowel Maastricht als Heerlen krijgt twee maal per uur een rechtstreekse Intercityverbinding met Brabant en de noordelijke Randstad. Hiermee verdubbelt het aanbod ten opzichte van dienstregeling 2006.
- Door de inzet van ander materieel in deze Intercitytreinen (de VIRM heeft meer mogelijkheden voor fietsvervoer dan de nu rijdende ICR-rijtuigen) is, zonder extra te treffen maatregelen, meer fietsvervoerscapaciteit beschikbaar.

De combinatie van deze twee factoren leidt tot het voornemen om geen extra tijdelijke maatregelen te nemen voor het aanbieden van vervoerscapaciteit voor in de zomer mee te nemen fietsen; daarom worden in 2006 geen rijtuigen meer omgebouwd voor fietsenvervoer.

Onderdeel van de totale monitoring van dienstregeling 2007 zal de geboden capaciteit voor meegenomen fietsen zijn.

7. Overleg met andere OV-bedrijven

In het begin van dit jaar zijn de collega-openbaar vervoerbedrijven geïnformeerd over de plannen van NS voor de dienstregeling 2007. In alle gevallen zijn basisuurpatronen en basisspooropstellingen en updates verstrekt, en is ook informatie gegeven over de 7x24 uur specificaties.

In alle regio's in Nederland vindt afstemming plaats, waarbij wordt gezocht naar een optimale vervoersketen voor de klant. Enkele voorbeelden om dit overleg te illustreren:

- Aan de hand van enkele dilemma's in de regio Utrecht hebben wij in overleg met aanbestedende overheid en collega-vervoerders de wijzigingen in de dienstregeling 2007 geanalyseerd op consequenties en mogelijkheden voor aansluitend openbaar vervoer. In april heeft hierover verdere afstemming plaatsgevonden.
- In Zuid-Holland voeren wij een regulier tweemaandelijks overleg met decentrale overheden. Hier wordt ook het onderwerp aansluiting trein en overig openbaar vervoer intensief besproken.
- Een voorbeeld van een concreet succes in het goed afstemmen van trein op bus is het aanpassen van de Intercitybediening van station Veenendaal de Klomp. Door het omwisselen van de Intercitystops wordt gedurende de gehele dag een betere aansluiting van trein op bus gerealiseerd.

8. Implementatie en monitoring

In de voorbereiding op de implementatie van de dienstregeling per 10 december aanstaande worden thans zaken als reizigersstromen, afhandeling van treinen op knopen en de bijbehorende reisinformatie zo goed mogelijk geprognosticeerd. Bij de start zullen de

reizigersstromen nauwkeurig worden gemeten om de gemaakte inschattingen in de praktijk te toetsen en zo nodig te kunnen bijsturen. Er zal een 0- en een 1-meting plaatsvinden om aanpassingen te kunnen doen in de materieelsamenstelling en eventueel op de lange termijn, als een stabiele situatie is bereikt, verbeteringen aan te brengen in de dienstregeling.

Voorts wordt voor alle bedrijfsprocessen in kaart gebracht wat de consequenties van deze grote dienstregelingwijziging zijn, welke risico's hierbij aanwezig zijn en hoe deze risico's geminimaliseerd kunnen worden.

Een bedrijfsbreed projectteam is bezig met de voorbereiding van deze grote operatie. Gedurende de start van de dienstregeling 2007 is er een nazorgteam actief die de implementatie begeleidt en zorg draagt voor het snel en adequaat oplossen van planproblemen. Kortom: wij willen niets aan het toeval overlaten en ons uitstekend voorbereiden.

Daarnaast zal er zo spoedig mogelijk een uitgebreide interne en externe communicatiecampagne worden gestart met als doel de klanten goed te informeren en voor te bereiden op de aanstaande dienstregelingwijziging.

III Gevraagd advies

Graag ontvangen wij uw advies op ons voorgenomen besluit over de 7 x 24 uur uitwerking van dienstregeling 2007:

a. Algemeen

De detailuitwerking van de dienstregeling zoals beschreven in bijlage 1.

b. Specifiek

- *Eerste en laatste treinen*
- *Extra aanbod in de spits*
- *Aanbod 's avonds en in het weekend*
- *Vakantiedienstregeling.*

In de Locov-vergadering van 26 april hebben wij bij de evaluatie van het adviesproces ten aanzien van de basisuurpatronen dienstregeling 2007 aangegeven dat uw advies weinig aanknopingspunten bood voor het hanteren van dilemma's die in het keuzeprocés van een dienstregeling onvermijdelijk aan de orde zijn. Afgesproken is dat u op de te maken afwegingen in een volgende situatie expliciet zult ingaan en over de keuze in het betreffende dilemma zult adviseren, waarbij u zonodig de effecten voor bepaalde groepen reizigers expliciet maakt.

Gelet hierop vragen wij u als u een andere afweging zou maken ten aanzien van de door ons voorgenomen maatregelen in het kader van de 7 x 24 uur uitwerking daarbij tevens de alternatieven in uw advies aan te geven.

Met vriendelijke groet,

Bert Meerstadt

Bijlagen:

Bijlage 1: Overzicht dienstregelingwijzingen 7x24 uur

Bijlage 2: Verbeteringen in ontwerp dienstregeling 2007

Bijlage 3: Dienstregeling 2007 en planningsnormen

Bijlage 4: Treinseries en materieelinzet

Bijlage 5: CD-Rom met basisuurpatronen, basisspooropstellingen en 7 x 24 uur uitwerking dienstregeling 2007.