



## NS Commercie

### Nederlandse Spoorwegen

Hoofdgebouw IV  
Laan van Puntenburg 100  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht  
Nederland  
[www.ns.nl](http://www.ns.nl)

Aan de vertegenwoordigers van de  
consumentenorganisaties in het Locov

**Datum** 11 augustus 2006  
**Ons kenmerk** CC/PA/KK-364  
**Onderwerp** Besluit 7 x 24 uur uitwerking dienstregeling 2007

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

Geachte dames en heren,

Hierbij zeggen wij u dank voor uw advies d.d. 27 juli 2006 (kenmerk Locov 2006/141) met constructieve verbetervoorstellen voor de 7x24 uur uitwerking van de dienstregeling 2007. In deze brief geven wij aan welke adviezen realiseerbaar zijn en informeren wij u over ons besluit.

Het besluit betreffende de 7x24 uur uitwerking van de dienstregeling 2007 vormt het sluitstuk van een intensief overlegtraject. De klantattractiviteit van het dienstregelingontwerp is mede dankzij uw inbreng en die van regionale overheden in de verschillende stadia van de ontwikkeling van het gezamenlijke ontwerp van de spoorsector steeds verder verbeterd. Na het intensieve overleg in de voorbereidende fase heeft u ons eerst advies gegeven over de basisuurpatronen en recentelijk over de 7x24 uur uitwerking, het spoorboekje. Uw suggesties en adviezen hebben er toe bijgedragen dat de klantattractiviteit van het ontwerp is versterkt. Wij hebben uw advies en uw bijdrage zeer op prijs gesteld.

Wij zijn verheugd dat u - nu het ontwerp volledig is uitgewerkt en praktisch alle effecten voor klanten helder zijn - in uw advies aangeeft dat u positief staat ten opzichte van de nieuwe dienstregeling 2007, gegeven de huidige beschikbare infrastructuur. Hiermee geeft u aan dat de gekozen opzet van de nieuwe dienstregeling - binnen de gegeven randvoorwaarden - in de basis een juiste is. Overigens verwachten wij in de periode tot 2009 nog verbeteringen te kunnen doorvoeren, mede dankzij nieuwe infrastructuur die in die periode beschikbaar komt.

U heeft in uw advies een groot aantal constructieve suggesties gedaan voor verbetering van de dienstregeling. Deze adviezen betreffen overigens deels ook de basisuurpatronen. Waar realiseerbaar hebben wij deze adviezen overgenomen. Concreet hebben wij op een veertiental punten nog verbeteringen kunnen aanbrengen. Onze afwegingen en keuzes in deze lichten wij toe in hoofdstuk 2.



Voorts zijn wij blij met uw steun om bij de rijksoverheid het beschikbaar stellen van extra financiële middelen te bepleiten ter realisering van de infrastructuuruitbreidingen van het spoorweginet. Wij zullen hierover nader met u in Locov-verband overleggen.

ProRail heeft ons zeer recent gemeld dat het niet 100% zeker is dat de viersporigheid Amsterdam – Utrecht tijdig voor de start van de dienstregeling 2007 gereed is. Wij zullen hierover door ProRail nader worden geïnformeerd. Indien overleg met ProRail over de capaciteit van het baanvak Amsterdam – Utrecht aanleiding zou geven tot aanpassing van de nieuwe dienstregeling, zullen wij op korte termijn met u overleggen over de effecten voor onze klanten.

***Eerst geven wij in hoofdstuk 1 de algemene overwegingen bij het besluit, waarbij wij ingaan op uw advies op hoofdlijnen. Hierna geven wij – in dit hoofdstuk – ons besluit. Vervolgens lichten wij dit besluit toe (hoofdstuk 2) en gaan in op uw specifieke adviezen en suggesties over de te nemen maatregelen. In hoofdstuk 3 geven wij het vervolgtraject aan.***



## 1. BESLUIT 7x24 UUR UITWERKING DIENSTREGELING 2007

### 1.1. Algemene overwegingen bij besluit

#### *Algemeen*

De 7x24 uur uitwerking vormt het sluitstuk van het ontwerpproces van de dienstregeling 2007. Wij zetten het hieruit resulterende verbeterde vervoersaanbod aan de klant, tot stand gekomen in nauw overleg met u en de regionale overheden, nog eens kort op een rij:

- Een hoogfrequente Intercitydienst (in en om de Randstad vrijwel overal 4x per uur, daarbuiten vrijwel overal 2x per uur). Door integratie van de Intercity's en sneltreinen is de verdeling over het uur verbeterd. Deze treinen rijden zoveel mogelijk ieder kwartier en bieden daarmee een optimale spreiding van de reismogelijkheden;
- Een hoogfrequente Sprinterdienst (in en om de Randstad vrijwel overal 4x per uur, daarbuiten vrijwel overal 2x per uur);
- 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 2010 zullen in totaal 15 nieuwe stations geopend 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;
- Meer betrouwbare reistijd, door de verbeterde opzet van de dienstregeling;
- Gelijk blijven van het aantal overstappen;
- 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.

Met deze dienstregeling realiseren wij binnen de gegeven randvoorwaarden een optimaal vervoersaanbod aan de klant. Daarbij kan met de nieuwe dienstregeling tevens een verdere groei van het aantal klanten mogelijk wordt gemaakt. Wij zijn verheugd dat u - nu het ontwerp volledig is uitgewerkt en praktisch alle effecten voor klanten helder zijn - in uw advies aangeeft dat u positief staat ten opzichte van de nieuwe dienstregeling 2007, gegeven de huidige beschikbare infrastructuur. U geeft ook aan dat u positief bent over het aanbod van extra treinen in de spits in verband met de bereikbaarheid van stedelijke netwerken. In ons besluit naar aanleiding van uw advies hebben wij nog verdere verbeteringen doorgevoerd (zie hoofdstuk 2.2). Wij verwachten in de periode tot 2009 nog verbeteringen te kunnen doorvoeren, dankzij nieuwe infrastructuur die in die periode beschikbaar komt.

Wat betreft uw opmerking dat u - op basis van de maatschappelijke functie van het spoor - in vergelijking met NS meer waarde hecht aan de belangen van kleinere vervoersstromen merken wij op dat ook wij waarde hechten aan de kleinere vervoersstromen en alle vervoersstromen meenemen in de afweging van verbetermaatregelen. Zoals aangegeven in de adviesaanvraag (zie CC/PA/KK-351, pagina 4) is bij het bepalen van ons vervoersaanbod op een specifiek traject op een bepaald moment de marktvrage leidend, waarbij de uiteindelijke keuzen in het treinaanbod de betaalbaarheid een belangrijke randvoorwaarde is. Daarbij dienen wij noodzakelijke - en vaak lastige - afwegingen ten aanzien van

vervoerstromen en daarmee groepen klanten te maken. Wij verwijzen naar ons verzoek opgenomen in het besluit over de basisuurpatronen dienstregeling 2007 (d.d. 24 maart 2006, kenmerk CC/PA/KK-342) om van uw kant eenduidiger aan te geven hoe u vanuit uw perspectief dilemma's hanteert en welke keuzes u daadwerkelijk maakt. Wij kunnen dan voor concrete gevallen met elkaar bespreken welke verslechtering voor een bepaalde groep reizigers nog acceptabel is en welke niet. Ook het abstracte begrip "niet disproportioneel" (u geeft aan dat een verslechtering voor bepaalde groepen reizigers niet disproportioneel mag zijn) kunnen wij dan in dialoog concreet handen en voeten geven.

Zoals aangegeven in de adviesaanvraag zullen wij de effecten van de nieuwe dienstregeling voor onze klanten intensief monitoren en evalueren. Zoals gebruikelijk zullen wij u hierover informeren. Wat betreft uw vraag om een instrument te ontwikkelen dat de betrouwbaarheid monitort merken wij op dat wij in het kader van het overleg over het Vervoerplan 2006 in de Locov-vergadering van 25 januari hebben afgesproken de mogelijkheden te bespreken om een indicator voor reizigerspunctualiteit te ontwikkelen.

## 1.2 Reactie op adviezen en suggesties maatregelen

Hieronder geven wij een algemene reactie op uw advies op hoofdlijnen, (wij geven uw suggesties in schuine letter aan en vermelden daarbij de nummering in uw advies) waarin u ons vraagt:

*Aandacht te besteden aan de genoemde aansluitingen in hoofdstuk 2 van uw advies. (1.1).*

### Reactie NS:

Wij hebben uw suggesties gezien. We hebben besloten uw voorstel voor aanpassing van de basisspooropstelling Amersfoort over te nemen. Dit om de overstap van reizigers van en naar de Intercity Amersfoort – Amsterdam gemakkelijker te maken (zie voor toelichting 2.2). Wij merken hierbij op dat uit nadere studie nog definitief moet blijken of het voorstel realiseerbaar is.

*Aandacht te besteden aan de genoemde rechtstreekse verbindingen in hoofdstuk 3 (1.2).*

### Reactie NS:

Wij hebben uw suggesties gezien; de doorgaande relatie van Leeuwarden met de Randstad wordt geboden, ofwel de trein uit Leeuwarden rijdt rechtstreeks door naar de Randstad of de trein wordt in Zwolle gecombineerd met het treindeel uit Groningen. Uw andere suggesties zijn deels om logistieke redenen niet realiseerbaar, deels hebben wij andere keuzes gemaakt binnen de nieuwe structuur van de dienstregeling. Wij lichten deze toe in hoofdstuk 2.3.

*Uw verbetervoorstellen over te nemen voor treindiensten in de daluren en de eerste en laatste treinen genoemd in hoofdstuk 4 en 5 (1.3).*

### Reactie NS:

Op basis van uw advies om de basisfrequenties (van 4x per uur) ook na 20.00 uur te handhaven, hebben wij ons voorgenomen besluit ten aanzien van het dalaanbod opnieuw gezien. Uw adviezen hebben wij deels overgenomen. Voor een aantal trajecten die op basis van de gehanteerde criteria een grensgeval vormden gaan wij na 20.00 uur nog een extra Intercity te rijden, namelijk van:

- Den Haag Centraal naar Utrecht Centraal
- Rotterdam Centraal naar Utrecht Centraal
- Utrecht Centraal naar Arnhem

- Utrecht Centraal naar Amersfoort.

De voorgestelde aanpassingen leiden ertoe dat de treindienst van 4x per uur, via 3x per uur tot 21.00 uur (ten oosten van Utrecht tot 22.00 uur) overgaat in een frequentie van 2x per uur. Hiermee schakelen wij op deze trajecten nog geleidelijker over in de overgang naar de avonduren. De klanten die op deze trajecten reizen hebben hiermee een extra reismogelijkheid. In de communicatie naar onze klanten zullen wij extra aandacht besteden aan bovengenoemde overgang in de treindienst.

Voorts hebben wij uw suggestie overgenomen om de kwartier-stoptreindienst Utrecht – Den Bosch en Utrecht - Tiel in 2007 ook te rijden op zaterdag en zondag tot 20.00 uur 's avonds (zie hoofdstuk 2.4). De klant krijgt hiermee ook in het weekend een attractieve dienstregeling aangeboden.

Wat betreft de eerste en laatste treinen nemen wij uw voorstel over om de trein die toch al als stoptrein tussen Utrecht en Amersfoort rijdt (Intercity 589) door te laten rijden naar Amersfoort Vathorst (vertrektijd vanaf Amersfoort is 00.42 uur). Ook uw advies om een latere trein van treinserie 4900 van Utrecht naar Flevoland te blijven rijden vinden wij vanuit klantperspectief een goed voorstel, dat wij overnemen (de vertrektijd vanuit Utrecht is dan 00.28 uur). Wij toetsen nog of uw voorstel logistiek gezien realiseerbaar is en zullen u over de resultaten informeren.

Voorts zullen wij de eerste Intercitytrein tussen Groningen en Zwolle (Intercity 522) op zaterdag over de gehele route als stoptrein laten rijden. Hierdoor zijn alle stations op dit traject van een vroege verbinding verzekerd.

Daarnaast voeren wij in Noordoost Nederland nog twee andere verbeteringen door, namelijk een extra stop in Haren in de vroege trein van Groningen naar Den Haag Centraal (Intercity 522) en een extra stop te Meppel in de vroege Intercity Leeuwarden – Rotterdam (Intercity 12518). Zie voor een toelichting hoofdstuk 2.5.

*Onze verbetervoorstellen voor de internationale treindiensten genoemd in hoofdstuk 6 over te nemen, en in volgende adviesaanvragen, zoals de aanstaande HSA-adviesaanvraag, niet alleen de binnenlandse maar ook de internationale treinen op te nemen (1.4).*

#### Reactie NS:

Wij hebben in dit adviestraject in het kader van de concessie voor het Hoofdrailnet die internationale treindiensten voorgelegd die geïntegreerd zijn in het Hoofdrailnet. Bij de adviesaanvraag over de 'basisuurpatronen van dienstregeling 2007' hebben wij met het oog op de samenhang van het totale ontwerp de hoofdlijnen van de dienstregeling van HSA aangegeven. De verdere uitwerking zal - zoals wij in het Locov hebben gemeld - in het kader van de HSA-concessie nog aan u worden voorgelegd. Het bovenstaande impliceert dat wij in dit besluit alleen ingaan op die voorstellen die betrekking hebben op internationale treindiensten die in het pad van een binnenlandse trein rijden en daarmee de functie van een binnenlandse trein geheel hebben overgenomen (dit geldt voor de treindienst Amsterdam - Berlijn) én op suggesties die de aansluiting tussen binnenlandse en internationale treinen betreffen (zie hoofdstuk 2.6).

HSA is nog bezig met de ontwikkeling van de exacte treindienst voor 2007 en zal naar verwachting per 1 juli 2007 haar treindiensten starten. Tijdig daarvoor zal een adviesaanvraag aan u worden voorgelegd. NS Internationaal zal voorts nog met u overleggen over de vormgeving van het in het Europees reizigershandvest opgenomen overleg tussen consumentenorganisaties en vervoerder inzake de dienstregeling van internationale

treindiensten.

*Op specifieke trajecten genoemd in hoofdstuk 7 nogmaals te kijken naar de materieelinzet (1.5).*

#### Reactie NS:

Uw suggestie om korter materieel in te zetten op het traject Amsterdam – Deventer (Intercityserie 2500) zodat deze trein te Apeldoorn niet hoeft te wachten op een inhalende trein hebben wij in gewijzigde vorm opgepakt: wij hebben een plan ingediend bij ProRail om te komen tot uitbreiding van perroncapaciteit in Apeldoorn (zie voor verdere toelichting 2.7). Dit heeft voor de klant hetzelfde effect als uw voorstel.

*Te kiezen voor een campagnematige aanpak en in de communicatie aandacht te besteden aan de juistheid van de reisplanner op de NS-website en voldoende rekening te houden met wijzigingen voor abonneementhouder (1.6).*

Wij kiezen inderdaad voor een campagnematige aanpak van de dienstregeling. In hoofdstuk 2.8 informeren wij u hier nader over.

Tenslotte zijn wij verheugd dat u in uw advies aangeeft akkoord te kunnen gaan met de voorgenomen vakantiedienstregeling. Wij melden daarbij dat wij op grond van nadere uitwerking hebben besloten in 2007 een drietal treinseries (die wij op grond van ons voornemen in de vakantieperiode niet zouden rijden) wél te blijven rijden. Dit geldt voor de trajecten:

- Tilburg – ‘s Hertogenbosch (treinserie 13600)
- Den Haag – Leiden – Haarlem (treinserie 3400)
- Amsterdam - Zaandam – Uitgeest (treinserie 4700).

### **1.3 Besluit 7x24 uur uitwerking dienstregeling 2007**

Resumerend voeren wij ten opzichte van de adviesaanvraag betreffende de 7x24 uitwerking van de dienstregeling 2007 de volgende verbeteringen door:

#### ***Dalaanbod***

Voor de volgende trajecten gaat in het uurblok van 20.00 – 21.00 uur een extra Intercity rijden, namelijk van:

- Den Haag Centraal naar Utrecht Centraal
- Rotterdam Centraal naar Utrecht Centraal
- Utrecht Centraal naar Arnhem
- Utrecht Centraal naar Amersfoort.

Voorts wordt de kwartier-stoptreindienst Utrecht – Den Bosch en Utrecht – Tiel ook gereden op zaterdag en zondag tot 20.00 uur 's avonds.

#### ***Aansluitingen***

Betere overstapmogelijkheden voor reizigers die gebruik maken van de Intercity Amersfoort – Amsterdam Centraal vice versa door aanpassing van de basisspooropstelling. Een logistieke studie moet nog definitief uitsluitsel geven over de realiseringmogelijkheden.

#### ***Eerste en laatste treinen***

De trein die als stoptrein tussen Utrecht en Amersfoort rijdt (de Intercity 589) zal doorrijden naar Amersfoort Vathorst (vertrektijd vanaf Amersfoort is 00.42 uur). Ook zal



een latere trein van Utrecht naar Flevoland rijden (treindienst 4900). Wij toetsen nog of deze laatste maatregel logistiek gezien realiseerbaar is.

Wij zullen de eerste Intercitytrein tussen Groningen en Zwolle (Intercity 522) op zaterdag over de gehele route als stoptrein laten rijden. Hierdoor zijn alle stations op dit traject van een vroege verbinding verzekerd.

Verder zal de vroege Intercity van Groningen naar Den Haag Centraal een extra stop maken te Haren en zal de vroege Intercity Leeuwarden – Rotterdam een extra stop maken te Meppel.

### ***Vakantiedienstregeling***

In afwijking van de in de adviesaanvraag opgenomen treinseries zullen wij de volgende treinseries in de vakantieperiode wél blijven rijden:

- Tilburg – 's Hertogenbosch (treinserie 13600)
- Den Haag - Leiden – Haarlem (treinserie 3400)
- Amsterdam - Zaandam – Uitgeest (treinserie 4700).

### ***Proef versnellen treindienst tussen Zwolle en Groningen – Leeuwarden***

Onze reizigers zijn gebaat bij een versnelling van de reistijd tussen de Randstad en het noorden. Mits voldoende punctueel leidt een kortere reistijd immers tot meer en tevreden klanten.

Gelet op het bovenstaande starten wij een pilot-project voor het versnellen van de treindienst op de corridor boven Zwolle in de richting van Groningen en Leeuwarden. De opzet is dat gedurende het eerste half jaar van dienstregeling 2007 de plannormen worden aangepast en de effecten van het minimaliseren van de speling in de reistijd wordt beproefd. Een verkorting van de reistijd lijkt onder voorwaarden (aanpassingen brugopeningen en goederenpaden) haalbaar. De pilot wordt tussentijds geëvalueerd. Dan wordt besloten de pilot te vervolgen, dan wel per direct te beëindigen. De opzet van het pilot-project wordt verder toegelicht in hoofdstuk 2.2.



## 2. TOELICHTING BESLUIT 7x24 UUR UITWERKING DIENSTREGELING 2007

*Wij volgen in deze toelichting de opbouw van uw advies over de detailuitwerking van de dienstregeling. De door u gegeven adviezen (met nummering conform uw advies) zijn steeds met een schuine letter aangegeven.*

### 2.1 Uitgangspunten

De hier door u genoemde punten zijn ook opgenomen in het advies op hoofdlijnen. Hierop hebben wij gereageerd in hoofdstuk I.1.

### 2.2 Aansluitingen

U adviseert aandacht te besteden aan:

*De aansluitingen op de treindienst Apeldoorn – Zutphen in Apeldoorn en in Zutphen (2.1):*

#### Reactie NS:

Wij zijn blij dat u ons voorstel steunt om op de lijn Zutphen – Apeldoorn een dienstregeling te rijden met een patroon voor de ochtend en één voor de middag en avond. Hierdoor zijn de reizigers op de drukste momenten van de dag verzekerd van een goede aansluiting van en naar Amersfoort. U vraagt ons voorts aandacht te blijven besteden aan de situatie dat er voor sommige reizigers forse wachttijden resterend. Dat zullen wij doen, overigens in samenspraak met de Provincie Gelderland, de regionale concessieverlener.

*De reistijdverlengingen tussen Amsterdam/Den Haag/Rotterdam en het Noorden en Oosten van het land, en de benadeling van Amsterdam Centraal (2.2):*

#### Reactie NS:

De reistijdverlengingen, vooral op de langere afstanden tussen Noordoost Nederland en Den Haag, Rotterdam en Amsterdam, zijn het eindresultaat van een proces waarin is gewerkt met strikte toepassing van planningnormen uit het oogpunt van betrouwbaarheid, inpassing van nieuwe stations (Amersfoort Vathorst) en meer ruimte voor goederentreinen. Daarbij was de opdracht om in Zwolle en Amersfoort aansluitingen te realiseren en dienden meer reismogelijkheden op Hilversum te worden gerealiseerd etc. Binnen deze uitgangspunten en rekeninghoudend met de bestaande infrastructuur is een significante verkorting van de reisduur niet realiseerbaar. Daarom is voor Noordoost Nederland primair gekozen voor het maximaal behouden van alle beschikbare reisrelaties, in een aantal gevallen door middel van een overstap. Alles bij hetzelfde houden is niet mogelijk.

Onze reizigers zijn gebaat bij een versnelling van de reistijd tussen de Randstad en het noorden. Mits voldoende punctueel leidt een kortere reistijd immers tot meer en tevreden klanten. Dit onderwerp is ook besproken met de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. De opzet van de intercitydienst op de relaties naar het Noorden en Oosten van het land is gemaakt gegeven de bestaande infrastructuur, de reispatronen van klanten, de wens om aansluitingen te creëren in het intercitynet en punctualiteitverbeterende maatregelen zoals het toepassen van plannormen. Dit heeft helaas als consequentie dat de reistijd van en naar Groningen en Leeuwarden is verlengd. Ook wij willen een aantrekkelijke, concurrerende vervoerdienst neerzetten en hebben gezocht naar een oplossingsrichting. Gelet op het bovenstaande zullen wij een pilot-project starten met de volgende opzet:





- Op de corridor boven Zwolle, in de richting van Groningen en Leeuwarden worden gedurende het eerst half jaar van dienstregeling 2007 de plannormen aangepast en de effecten van het minimaliseren van de speling in de rijtijd beproefd. De plannormen hebben tot doel kleine verstoringen in de treindienst op te vangen. Een verkorting van de reistijd met 2 of 3 minuten lijkt haalbaar mits brugopeningen (Friesland) en goederenpaden (richting Groningen) hierop worden aangepast. De inzet van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail is noodzakelijk om deze aanpassingen te realiseren;
- de pilot geldt heel specifiek voor dit traject en alleen in noordelijke richting. De plannormen vanuit Groningen en Leeuwarden in de richting van de Randstad blijven ongewijzigd, vanwege de eventuele gevolgen die aangepaste plannormen hebben voor de betrouwbaarheid, met het risico van olievlekwerking naar de rest van Nederland. De reistijdverkorting wordt niet verwerkt in de aansluitende treinen van Arriva te Groningen. Daarmee wordt bereikt dat de kwaliteit van de aansluitingen niet aangetast wordt. Het voordeel is dus (als de trein vóór de geplande aankomsttijd aankomt) voor de reizigers met Assen/Groningen en Heerenveen/Leeuwarden als eindbestemming. Het nadeel is dat er een risico is dat de aankomstpunctualiteit daalt;
- de pilot wordt daarom tussentijds geëvalueerd. Dan wordt besloten de pilot te vervolgen, dan wel per direct te beëindigen. Indien de pilot niet succesvol is geldt de oorspronkelijke dienstregeling zoals wij voor 2007 voorzien hebben inclusief de binnen de spoorsector afgesproken plannormen;
- aspecten die we willen meenemen in de evaluatie zijn gerealiseerde reistijd en aansluitingen, punctualiteit, klantoordeel, omzeteffect en intern oordeel over uitvoerbaarheid. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft bij aanvang van de pilot opdracht om vast te stellen welke infrastructurele maatregelen nodig zijn om, met behoud van de plannormen, de reistijdverkorting te incasseren. Mocht het resultaat van de proef immers negatief zijn, dan kan de financiering en aanleg van reistijdverkortende infrastructuur meteen geïnitieerd worden om de beoogde reistijdverkorting te realiseren.

*De pendel-intercity Amersfoort – Amsterdam Centraal te Amersfoort. Deze trein komt op de a-fase (dat is het westelijk deel) van spoor 5 te staan. Dit is het deel van het perron dat het verst verwijderd is van de roltrappen en de liften. Hiermee wordt een uitermate ongelukkige overstapsituatie gecreëerd, zeker voor reizigers die niet snel ter been zijn (2.3).*

#### Reactie NS:

Wij delen uw mening dat de spooropstelling Amersfoort zodanig moet zijn dat de reizigers die gebruik maken van de Intercity Amersfoort – Amsterdam Centraal vice versa (serie 1500) zo gemakkelijk mogelijk kunnen overstappen. Uw voorstel om de Intercity op spoor 5b te laten binnenkomen en vertrekken heeft het bezwaar dat de reizigers die wel gebruik maken van de westelijke trappartij worden geconfronteerd met zeer lange loopafstanden. Gezien de spooropstelling van de Intercity's op spoor 1/2 en 6/7 zullen veel reizigers van juist die trappartij gebruik maken. De meest ideale positie van de Intercity is dat de ene kant van de trein bij de oostelijke trappartij (met lift en roltrap) staat en de andere kant van de trein bij de westelijke trappartij. De Intercity komt dan aan en vertrekt vanaf spoor 5a/b. Wij willen deze spooropstelling die voor zeer veel reizigers gunstig is, graag realiseren en hebben hiervoor de studie gestart. Een mogelijk gevolg is dat de aansluiting van de stoptrein uit Zwolle naar de stoptrein richting Barneveld/Lunteren niet kan worden gerealiseerd.



## 2.3 Rechtstreekse verbindingen

U adviseert aandacht te besteden aan:

*ook in het weekend een doorgaande verbinding tussen Leeuwarden en de Randstad te bieden (3.1).*

### Reactie NS:

Wij blijven de rechtstreekse verbindingen tussen Leeuwarden en de Randstad bieden (zonder overstap in Zwolle of zelfs Meppel, zoals de Treinplanner 2007 recent nog aangaf). Oorzaak van dit misverstand ligt in het feit dat tot voor kort nog niet de volledige materieelomloop was ingebracht in de Treinplanner; daardoor werd er foutief een overstap in de Treinplanner gebracht.

*de rechtstreekse verbinding Roosendaal – Breda – Utrecht v.v. te handhaven (3.2).*

### Reactie NS:

Uw voorstel om de rechtstreekse (spits)trein tussen Roosendaal en Utrecht Centraal te handhaven nemen wij niet over. De reden is dat er in het nieuwe ontwerp op het traject Tilburg – 's Hertogenbosch een nieuwe dienstregelingstructuur is ontstaan. In de huidige dienstregeling is naast de bestaande patroontreinen extra capaciteit nodig tussen Tilburg en 's Hertogenbosch. In de ochtend rijdt er om die reden een extra spitsrein van Roosendaal via 's Hertogenbosch naar Utrecht. Deze trein rijdt in het dienstregelingpad van de treinen Eindhoven – Amsterdam. Op het moment dat deze spitsrein rijdt, rijdt er dan ook geen trein van Eindhoven naar Amsterdam (een gat in het patroon).

In 2007 wordt het aantal treinen tussen Tilburg en Den Bosch uitgebreid van 2 naar 4 waardoor het capaciteitsprobleem vervalt. De huidige patroonafwijking kan daarmee vervallen. Deze oplossing verhoogt ook de betrouwbaarheid omdat de koppeling tussen twee drukke spitscorridors vervalt.

Met de uitbreiding van het aantal treinen tussen Tilburg en 's Hertogenbosch nemen de mogelijkheden om van Breda en Tilburg via 's Hertogenbosch naar Utrecht e.v. te reizen toe van 2 naar 4 keer per uur. Per saldo vinden wij de wijziging aantrekkelijk voor onze klanten omdat er meer reismogelijkheden ontstaan, niet alleen tussen Tilburg en 's Hertogenbosch maar ook in de relatie met Utrecht Centraal.

Wij zijn zelf nog niet tevreden met de relatief lange overstaptijd te 's Hertogenbosch en proberen deze in 2009 te verbeteren.

*Wij vinden het moeilijk te begrijpen dat er een nieuwe Intercity komt die onder andere stopt te Leiden Lammenschans en Bodegraven en dat stations als Woerden en Zoetermeer, belangrijke forenzenstations, tegelijkertijd worden gedegradeerd tot stoptreinstations. Voor Woerden, waar veel mensen zich hebben gevestigd vanwege de goede verbindingen met onder andere Den Haag, betekent dat een verslechtering die zeer groot is: op de verbinding Woerden – Den Haag ofwel een overstap en nog eens 2 minuten extra reistijd ofwel een rechtstreekse (stop)trein met een langere reistijd van 9 of 18 minuten (3.3).*

### Reactie NS:

In de dienstregeling 2007 hebben wij gekozen voor de invoering van een 2-treinensysteem (Sprinter/stoptrein en Intercity). Bij de uitwerking ervan hebben wij gekeken naar omvang van de markt op de diverse stations, de potentiële groei en ook de extra reistijd die ontstaat voor de doorgaande reizigers wanneer Intercitystops aan een trein worden toegevoegd. Een dergelijke analyse geldt voor een specifiek traject; een rechtstreekse vergelijking met de situatie van Leiden Lammenschans en Bodegraven met Woerden en Zoetermeer kan niet worden gemaakt.



Het gekozen 2-treinensysteem leidt niet tot een achteruitgang in bedieningsfrequentie van de door u genoemde stations: de klanten die reizen van en naar de stations Woerden en Bodegraven houden dezelfde reismogelijkheden. Wel is het zo dat er andere rechtstreekse verbindingen worden geboden van en naar deze stations.

In het geval van Zoetermeer is er overigens sprake van een toename van het aantal verbindingen in de richting Utrecht (in 2007 4x per uur met overstap in Gouda tegenover 2x per uur rechtstreeks in 2006).

*Wij adviseren de te Schiphol eindigende Intercitytreinen van de serie 3500, die keren op het emplacement Hoofddorp, ook in Hoofddorp te laten stoppen. Hoofddorp krijgt daarmee een directe verbinding met Amsterdam Bijlmer, Utrecht en verder met treinen die toch al langs het perron rijden. Dat niet alle Intercity's in Hoofddorp stoppen lijkt ons niet moeilijker uit te leggen dan in Driebergen – Zeist of Veenendaal-de Klomp (3.4).*

#### Reactie NS:

Uw wens om Hoofddorp op te nemen in de Intercity Eindhoven – Schiphol (serie 3500) is niet realiseerbaar vanwege de treinopvolgingen tussen Schiphol en Hoofddorp v.v. Een stop vergt circa 2 minuten extra reistijd die er, gegeven de opvolgingen tussen de treinseries 5700 en 3900, niet is.

De circa 180 dagelijkse reizigers vanuit Hoofddorp naar Amsterdam Bijlmer, Utrecht en verder hebben in de nieuwe dienstregeling wel een goed alternatief. Zij kunnen met een korte overstap te Schiphol of Amsterdam Zuid (crossplatform) relatief snel naar genoemde bestemmingen reizen. De extra reistijd ten opzichte van een dergelijke Intercitystop te Hoofddorp, is slechts 3 minuten langer.

*Wij adviseren de huidige IC-stop van één treinserie (serie 3000) te Duivendrecht intact te laten. Duivendrecht houdt anders geen enkele rechtstreekse verbinding met Utrecht meer over. Op dit moment zijn er nog 4 van zulke verbindingen per uur (2x Intercity, 2x stoptrein). De betekenis van Duivendrecht is weliswaar sterk verminderd door de Utrechtboog, maar er stoppen om die reden sindsdien ook al 2 Intercity's per uur minder. Het station blijft van belang voor reizigers die overstappen naar stopstations op de Zuidtak of naar de metro en voor vervoer naar de Arena. Wij merken hierbij op dat het aantal IC-verbindingen tussen Amsterdam Zuidoost (Bijlmer plus Duivendrecht) en Utrecht in 2007 nog maar de helft is van het huidige aantal. De stop in Duivendrecht biedt daarnaast ook een gewaardeerde rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam Zuidoost en de richting Alkmaar – Den Helder (3.5).*

#### Reactie NS:

Wij kunnen helaas niet aan uw wens om de huidige Intercity stop te Duivendrecht te handhaven tegemoet komen. Logistiek is deze extra stop in een Intercity niet realiseerbaar. De treinen op de as Alkmaar – Amsterdam – Utrecht- Arnhem/Eindhoven zijn reeds ingepast conform de voorgenomen dienstregeling van 2009. Een extra stop van een Intercity binnen deze opzet is niet mogelijk, met name voor het trajectdeel Amsterdam richting Utrecht.

Het plan is in 2009 alle grote Amsterdamse stations (Bijlmer, Amstel en Zuid), die toegang bieden tot het gebied Amsterdam Zuid Oost, 4x per uur met een Intercity te bedienen. Vanaf deze stations kan Amsterdam Zuid Oost met de metro goed bereikt worden (ook nu al stapt circa tweederde deel van onze reizigers op deze grote stations over op het lokale openbaar vervoer).

Voorts geldt voor de overgangsfase naar 2009 dat de stoptrein vanuit Utrecht doorrijdt naar Amsterdam Zuid, waardoor ook stoptrein reizigers rechtstreeks naar de Zuidtak kunnen reizen. Dat betekent inderdaad dat Duivendrecht niet meer rechtstreeks bereikbaar zal zijn vanuit Utrecht; daar staat tegenover dat Amsterdam Bijlmer zowel met de Intercity als met



de stoptrein rechtstreeks bereikbaar blijft, van waaruit met het fijnmaziger metronet verder gereisd kan worden. Amsterdam Amstel blijft 4x per uur met de Intercity uit Utrecht goed (en snel) bereikbaar.

#### **2.4 Aanbod 's avonds en in het weekend**

In uw advies vraagt u ons de hierna genoemde verbetervoorstellen over te nemen.

*Wij adviseren de basisfrequenties op het Intercitynet in de 'brede' Randstad ook tijdens de stillere perioden te handhaven en de ingezette materieelcapaciteit aan te passen, daar waar het zitplaatsaanbod duidelijk niet in verhouding zou staan tot de feitelijke vervoersvraag.*

*Wij zijn het niet eens met het besluit van NS op tal van trajecten in de 'brede' Randstad 's avonds na 20 uur en op zondag (in sommige gevallen alleen zondagochtend) straks minder Intercity's laat rijden dan in de huidige dienstregeling. Dit betreft de trajecten Utrecht – Den Haag, Utrecht – Rotterdam, Utrecht – Arnhem, Utrecht – Amersfoort, Amsterdam – Lelystad en Amsterdam – Alkmaar (4.1).*

#### **Reactie NS:**

Bij de opzet van Ontwerp 2007 is het totale aanbod van treinen aan de klanten opnieuw bezien. Hierbij is ook kritisch gekeken naar nut en noodzaak van hoge (4 tot 6 maal per uur) frequenties op uren met een beperkte vervoersvraag. De afweging die hier gemaakt is, is of de inzet van materieel en personeel niet nuttiger op een andere verbinding of tijdstip plaats kan vinden. Uiteindelijk gaat het om het vraagstuk op welke wijze het aanbod het beste bij de vraag aansluit. In de adviesaanvraag hebben wij aangegeven op welke objectieve wijze wij de te bieden frequentie vaststellen. Samengevat is de volgende werkwijze gehanteerd:

- Indien het aantal reizigers per intercity c.q. sprinter/stoptre인트raject 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.

Op basis van deze objectieve wijze hebben wij de u aangeboden dienstregeling ontworpen. Dat heeft geresulteerd in meer treinen, op diverse trajecten en ook in de daluren (zie adviesaanvraag, pagina 4 e.v.). In de adviesaanvraag is voor alle avonden 20.00 uur als de grens voor de te rijden treinen opgenomen. Rondom de grens van 20.00 uur begint een substantiële daling te ontstaan in de vervoersvraag. De grens van 20.00 uur is natuurlijk globaal; zij verschilt per traject en per station.

Op basis van uw advies om de basisfrequenties (van 4 x per uur) ook na 20.00 uur te handhaven, hebben wij ons voorgenomen besluit opnieuw bezien. Voor een aantal trajecten die op basis van de gehanteerde criteria al een grensgeval vormden, hebben wij besloten toch een extra Intercity te rijden:

#### **In het uurblok van 20.00 – 21.00 uur:**

- Den Haag Centraal (vertrektijd 20.21 uur) naar Utrecht Centraal
- Rotterdam Centraal (vertrektijd 20.17 uur) naar Utrecht Centraal.

#### **In het uurblok van 20.00 – 21.00 uur:**

- Den Haag Centraal (vertrektijd 20.21 uur) naar Utrecht Centraal
- Rotterdam Centraal (vertrektijd 20.17 uur) naar Utrecht Centraal.



In het uurblok van 21.00 – 22.00 uur:

- Utrecht Centraal (vertrektijd 21.07 uur) naar Arnhem
- Utrecht Centraal (vertrektijd 21.01 uur) naar Amersfoort.

De voorgestelde aanpassing en leiden ertoe dat de treindienst van 4x per uur, via 3x per uur tot 21.00 uur (ten oosten van Utrecht tot 22.00 uur) overgaat in een frequentie van 2x per uur. Hiermee schakelen wij op deze trajecten geleidelijk over naar de treindienst in de avonduren. De klant die op deze trajecten reist rond de overgang van het reguliere vervoersaanbod naar ons aanbod gedurende de avonduren heeft hiermee een extra reismogelijkheid.

In de communicatie naar de klant zullen wij hier extra aandacht aan besteden.

Op de corridor Amsterdam Centraal/Zuid-Flevoland ontstaat eenzelfde situatie. Van 6 treinen per uur (2 Intercity's en 4 stoptreinen), gaat de treindienst na 20.00 uur over in een systeem met 5 treinen per uur (1 Intercity en 4 stoptreinen) en na 21.00 uur rijden er 4 stoptreinen per uur. Voor klanten in de avonduren en bepaalde weekenduren weegt het hebben van een verbinding zwaarder dan de reistijd. Op deze wijze kunnen wij de markt optimaal bedienen.

Voor de zondag, zien wij op basis van dezelfde bovenstaande redenering geen aanleiding het aanbod van de dienstregeling uit te breiden.

*Wij adviseren de uitdunning van de stoptreindienst Den Haag Centraal – Gouda ten minste gelijk te trekken met die van de Intercity's waarop deze stoptreinen aansluiten. Wij zijn van mening dat op iedere in Gouda stoppende Intercity een stoptrein van/naar de richting Zoetermeer moet aansluiten. Zoetermeer en Voorburg verliezen niet alleen hun Intercityverbindingen, deze stations worden op zaterdag, zondag en 's avonds na 20.00 uur ook nog maar half zo vaak bediend als in de huidige dienstregeling (2 x per uur in plaats van 4 x per uur). Wij vinden dit een grote achteruitgang. Daar komt bij dat reizigers van en naar de richting Utrecht te maken krijgen met twee verschillende 'uitdunningschema's' aan weerszijden van hun toekomstige overstappunt Gouda. Op zaterdag en op zondagmiddag lopen zij daardoor de kans, vanuit Utrecht komend, een kwartier langer in Gouda te moeten doorbrengen (4.2).*

Reactie NS:

Zoals u terecht constateert, wordt er te Gouda op zaterdag tot 20.00 uur en op zondag van 12.00 tot 20.00 uur twee keer per uur, en niet vier keer per uur, vanuit de Intercity's uit Utrecht aansluiting geboden op de stoptreinen in de richting Den Haag en vice versa. Het gebruik van de stoptrein tussen Gouda Goverwelle en Den Haag Centraal, inclusief de overstap vanuit Utrecht en verder, is in deze periodes te beperkt om 2 maal per uur een extra stoptrein te bieden.

*Wij adviseren NS het basispatroon van de treindiensten Utrecht – 's-Hertogenbosch en Utrecht – Tiel consequent aan te houden om de reizigers daarmee een transparant aanbod en goede aansluitingen te bieden.*

*De stoptreindiensten Utrecht – 's-Hertogenbosch en Utrecht – Tiel worden in de nieuwe dienstregeling weer om en om gereden, in plaats van gecombineerd tot Geldermalsen. Inconsequent is echter dat 's avonds na 20 uur deze treindiensten toch weer wél gecombineerd rijden, wat tot een afwijkend patroon van aankomst- en vertrektijden leidt voor de verbinding met Tiel. Dit is niet alleen onduidelijk voor de reizigers, het leidt ook tot sterk verslechterde aansluitingen in Tiel op/van de Syntus-treindienst naar Arnhem (wachttijd 23 of 28 minuten) en in Geldermalsen op/van de NS-treindienst naar 's-Hertogenbosch (wachttijd 19 of 23 minuten). Of Arriva in staat is haar buslijnen van Tiel richting Druten en richting Wageningen synchroon te laten meebewegen met het gebroken NS-patroon valt te betwijfelen; als dat niet lukt verwachten wij ook negatieve effecten voor deze busaansluitingen in Tiel (4.3).*



Reactie NS:

De afwijkende patroontijden en het samenvoegen van de stopdiensten Utrecht – Den Bosch en Utrecht – Tiel zijn deels hersteld. Bij de logistieke uitwerking van de dienstregeling voor de zaterdag en zondag bleek dat de beste optie – rekeninghoudend met het voordeel voor de klant - de kwartier stoptreindienst ook te rijden op zaterdag en zondag tot 20.00 uur 's avonds. Na 20.00 uur 's avonds houden wij vast aan de voorgenomen samenvoeging van de beide stoptreinen.

*Wij adviseren NS ook in het weekend een doorgaande verbinding tussen Leeuwarden en de Randstad te bieden. Op zaterdag en zondag is geen doorgaande verbinding met Amersfoort en verder en moeten reizigers van en naar Leeuwarden stelselmatig gaan overstappen in Zwolle. Wij vinden deze overstap overbodig. Deze overstap komt nog eens bovenop de door ons ongewenst bevonden overstap in Amersfoort van en naar Amsterdam Centraal. Wij kunnen ons niet voorstellen dat de Tweede Kamer dit bedoeld heeft toen ze via een motie de bereikbaarheid van alle landsdelen zeker wilde stellen (4.4).*

Reactie NS:

Er is wel degelijk sprake van een doorgaande verbinding tussen Leeuwarden en de Randstad in dienstregeling 2007. Wij verwijzen u verder naar de beantwoording in hoofdstuk 3.1.

*Wij adviseren NS de dienstregeling evenwichtiger op te bouwen c.q. meer te baseren op reispatronen van reizigers. In de 'reisplanner 2007' zien wij veel overstapverbindingen vanuit Rotterdam en Den Haag naar het noorden en oosten van het land, doordat de treinserie 21700 op zaterdag en op zon- en feestdagen slechts tussen Rotterdam Centraal en Utrecht Centraal v.v. rijdt. Waar Rotterdam Centraal nu in het weekend nog doorgaande verbindingen heeft met Enschede en Leeuwarden inclusief tussenliggende stations houden de doorgaande verbindingen richting noord/oost in 2007 op bij Amersfoort Vathorst. Ook zien wij in Utrecht soms verschillende aankomst-/vertreksporen bij treinen die naar onze mening moeten combineren. Wij vragen NS over dit punt duidelijkheid te verschaffen (4.5).*

Reactie NS:

De situatie vanuit Rotterdam en Den Haag Centraal naar Enschede en Groningen/ Leeuwarden is identiek aan de eerder gegeven uitleg in hoofdstuk 2.3. Rotterdam heeft dus doorgaande verbindingen met Noordoost Nederland.

**2.5 Eerste en laatste treinen**

U vraagt ons de hierna genoemde verbetervoorstellen over te nemen.

*Wij adviseren NS meer naar de vervoerbehoefte te kijken en de laatste rit van treinserie 4900 uit Utrecht na 0.00 te blijven aanbieden. De laatste rit van treinserie 4900 van Utrecht naar Flevoland wordt vervroegd van 0.14 naar 23.28. (Met een overstap in Weesp is er 10 minuten later nog een allerlaatste reismogelijkheid.) Wij vinden dit geen goede zet in een groeiemarkt, temeer omdat Utrecht een belangrijk centrum is voor (avond)opleidingen en uitgaan. Volgens de toelichting doet NS dit ook niet vanwege de vervoerbehoefte (NS verwacht hierdoor dagelijks tientallen klanten te verliezen), maar om het aantal ritten tussen 19.00 uur en einde dienst gelijk te houden (5.1).*

Reactie NS:

Wij zijn het met u eens dat het verschil tussen 2006 en 2007 voor de laatste trein/verbinding van Utrecht naar Flevoland erg groot is. Wij nemen uw advies over en hebben inmiddels een logistieke studie gestart om na te gaan of een latere trein van treinserie 4900 van Utrecht naar Flevoland kan rijden, ook in relatie tot het nachtelijk onderhoud. Over de uitkomst hiervan zullen wij u nog informeren.





*Wij adviseren de laatste reismogelijkheid van Amersfoort naar Schothorst en Vathorst ongeveer gelijk te houden aan het huidige tijdstip, bijvoorbeeld door trein 5887 naar Vathorst te laten doorrijden (zoals ook in de Excel-bijlage bij de adviesaanvraag is aangegeven).*

*De treinserie 5800 (snelrein Hoofddorp – Amersfoort Vathorst) wordt na 21 uur ingekort tot Amersfoort. Daardoor wordt treinserie 5600 (stoptrein Utrecht – Zwolle) bepalend voor het tijdstip van de laatste reismogelijkheid naar Amersfoort Schothorst en Vathorst. Dit tijdstip komt 38 minuten eerder dan nu te liggen (vanuit Amersfoort 23.42 in plaats van 0.20). Vanuit de richting Amsterdam wordt de laatste reismogelijkheid naar Schothorst en Vathorst zelfs met 42 minuten vervroegd (5.2).*

#### Reactie NS:

Wij zijn het met u eens dat de laatste reismogelijkheid naar Amersfoort Schothorst en Vathorst te vroeg is en nemen uw advies over om de laatste reismogelijkheid naar deze bestemmingen ongeveer gelijk te houden met die van de huidige dienstregeling. Wij zullen de trein die toch al als stoptrein tussen Utrecht en Amersfoort rijdt (de Intercity 589), door laten rijden naar Amersfoort Vathorst. Daardoor komt de laatste verbinding van Amersfoort naar Vathorst (vertrektijd is 00.42 uur) geheel in patroon te liggen met de laatste stoptrein (vertrektijd is 23.42 uur). De logistieke uitwerking is inmiddels ter hand genomen.

*Wij adviseren IC-trein 522, die Beilen en Hoogeveen passeert op het tijdstip van de huidige eerste zaterdagse verbinding (trein 724 in de dienstregeling 2006), op zaterdag in deze twee stations te laten stoppen (op dezelfde manier als nu gebeurt met trein 516 in de huidige dienstregeling op maandagmorgen). De eerste trein van Beilen en Hoogeveen richting Zwolle vertrekt op zaterdag 25 minuten later. Dit is bezwaarlijk voor mensen die in de middenstand in Zwolle werken, verre reizigers en luchtreizigers via Schiphol (5.3).*

#### Reactie NS:

Uw voorstel nemen wij graag over. Wij zullen de Intercity 522 dan wel over de hele route van Groningen naar Zwolle als stoptrein laten rijden. Daarmee scheppen we duidelijkheid in ons aanbod; bovendien zijn dan alle stations, ook Haren en het toekomstige Groningen Europapark, van een vroege verbinding verzekerd.

Daarnaast voeren wij nog twee aanpassingen door. Het verschillende bedieningspatroon van de Intercity's boven Zwolle (een stoppende Intercity en een snelle Intercity) in combinatie met een losse stoptrein Zwolle – Groningen brengt – ook in de huidige dienstregeling – op sommige punten de noodzaak van maatwerk met zich mee. Daar komt bij dan in 2007 de eindbestemmingen in de Randstad een half uur wisselen. Reizigers uit het Noorden dienen, om een overstap in Amersfoort te voorkomen, hun vertrektijdstip met circa 30 minuten op te schuiven. In de uitwerking blijkt dat het voor de lange-afstandsklanten aantrekkelijk is om met de Intercity 522 een extra stop te maken in Haren, net als nu in 2006 met de Intercity 502 Groningen – Den Haag Centraal. Meppel dient een extra stop te krijgen in de vroege Intercity 12518 Leeuwarden – Rotterdam Centraal. Om te voorkomen dat de klanten in de vroege ochtend (06.21 uur) slechts een uurdienst (Meppel – Zwolle/Randstad) Het voordeel voor de klant weegt in de hierboven genoemde drie gevallen voor ons zwaarder dan het feit dat hiermee afwijkingen zijn op het basispatroon.

## **2.6 Internationaal**

Zoals aangegeven in hoofdstuk I.1 gaan wij in dit besluit alleen ingaan op die voorstellen die betrekking hebben op internationale treindiensten opgenomen in de binnenlandse dienstregeling én niet de HSA betreffen en op uw suggesties die de aansluiting tussen binnen- en buitenlandse treinen betreffen. Onze inhoudelijke reacties geven wij hieronder aan.

De bewering van NS, "betere aansluitingen naar het buitenland" wordt niet overal waargemaakt. Er zijn enkele verbeteringen, maar daar staan ook verslechtingen tegenover. Verder zijn er enkele zeer krappe aansluitingen in Maastricht, Venlo, Groningen en Deventer. Hiervoor zijn dringend WRT-regelingen noodzakelijk om zonnig aansluitende treinen enkele minuten te kunnen laten wachten. De regeling moet voorkomen dat reizigers bij licht vertraagde aankomst een aansluitende trein voor hun ogen zien vertrekken.

#### Reactie NS:

In de opzet van de dienstregeling is rekening gehouden met een betere inpassing van internationale treindiensten. De belangrijkste maatregel daarin was het gelijkschakelen van de symmetrietijden aan het buitenland waardoor aansluitingen symmetrisch worden. De duur van de overstap kan daarbinnen variëren, van krap tot ruim. Hieronder lichten wij de door u genoemde concrete situaties toe.

*Voor de treinen Amsterdam - Hannover - Berlijn vinden wij Amsterdam Centraal een veel geschikter station dan Amsterdam Zuid/WTC. Wij adviseren dit niet te beperken tot één treinpaar, zoals op verzoek van DB zal gebeuren, maar alle Duitse treinen van en naar Amsterdam Centraal te laten rijden (6.2.1).*

#### Reactie NS:

In overleg met Deutsche Bahn is besloten om het belangrijkste treinenpaar voor buitenlandse reizigers, de Int 142/143, te laten rijden van/naar Amsterdam Centraal. Omdat het basisuurpatroon waarmee de internationale trein geïntegreerd is uitgaat van de verbinding Enschede – Schiphol v.v. zijn kleine aanpassingen uitgevoerd. Alle Internationaal - treinen van/naar Amsterdam Centraal rijden, vinden wij niet wenselijk, omdat dit ten koste gaat van de eenduidigheid van de treindienst voor binnenlandse reizigers (patroon Enschede – Schiphol).

*Daarnaast adviseren wij maatregelen uit te werken om bij grote vertraging vanuit Duitsland te voorkomen dat er op het binnenlandse Intercity- netwerk een schakel uitvalt en er later twee treinen (bijna) tegelijk rijden (6.2.2).*

#### Reactie NS:

Voor grote vertragingen vanuit het buitenland van internationale treinen worden afhandelingsscenario's gemaakt. Als het nodig is de internationale trein, ondanks grote vertraging, toch door te leiden zal niet altijd kunnen worden voorkomen worden dat treinen vlak achter elkaar rijden.

*Wij adviseren de magere dienstregeling Amsterdam - Hannover - Berlijn uit te breiden naar een twee-uurdienst. Zo verdwijnen de grote gaten in de dienstregeling en wordt de dienstregeling ook veel aantrekkelijker voor reizigers op de middellange afstand (6.3).*

#### Reactie NS:

Uw voorstel tot het uitbreiden van de internationale treindienst van/naar Berlijn tot een twee-uurdienst is onderwerp van studie voor 2009. Als dit kan worden ingevuld, zal de van patroon afwijkende naar Amsterdam CS (Int 142/143), net zoals de binnenlandse Intercity's, weer naar Schiphol rijden.

*Wij adviseren de aansluiting in Maastricht van de Intercity naar Luik en omgekeerd zo mogelijk, in overleg met de NMBS, te verruimen en de treinen zo dicht mogelijk bij elkaar te zetten. Mocht de NMBS de toegevoegde Intercity Brussel - Luik willen laten doorrijden naar Maastricht, dan is dat alleen als extra verbinding wenselijk, niet als enige verbinding. Deze Intercity zou in Maastricht namelijk geen aansluiting*





*bieden van en naar Amsterdam en zou daarnaast alleen op werkdagen rijden (6.6).*

Reactie NS:

De aansluiting van de Intercity Amsterdam – Maastricht op de stoptrein Maastricht – Luik is 4 (heen) en 3 (terug) minuten; de norm voor Maastricht 4 minuten is. Tijdens het ontwerp van de dienstregeling 2007 is geprobeerd deze overstap te realiseren en zo ruim mogelijk te maken. Gegeven de tijdliggingen op het Intercitynet elders op het HoofdRailnet is dit het maximaal haalbare met de Nederlandse Intercity's. De volgende optie is overleg met NMBS of de stoptrein één of enkele minuten kan verschuiven. Dit is echter nog niet in gang gezet omdat met NMBS (en de gemeente Maastricht) gezocht wordt naar een productverbetering voor het traject Maastricht – Luik (doorrijden van een HST Brussel – Luik naar Maastricht). De tijdligging van deze trein wordt bepaald door de structuur van het Intercitynet van NMBS.

Het rijden van een IC Brussel – Luik – Maastricht naast een stoptrein Luik – Maastricht is geen optie voor NMBS en NS omdat het zou leiden tot een forse resultaatverslechtering voor beide maatschappijen, waar beiden streven naar een resultaatverbetering.

*Wij adviseren voor de krappe aansluitingen in Maastricht, Venlo, Groningen en Deventer, WRT-regelingen in te stellen en deze ook aan de reizigers bekend te maken. De krappe aansluitingen in Maastricht, Venlo, Groningen en Deventer kunnen bij lichte vertragingen betekenen dat reizigers hun aansluitende trein zien weggrijden. Wij zijn van mening dat NS deze situatie moet voorkomen (6.8).*

Reactie NS:

In Groningen is een betrouwbare aansluiting gerealiseerd tussen de trein van/naar Leer en de Intercity 500 Groningen – Den Haag. De overstaptijd bedraagt 7 minuten, 8 minuten in de andere richting. Overigens heeft de Provincie Groningen de afweging gemaakt op welke wijze Arriva deze internationale trein moet rijden.

In Deventer heeft de Internationale trein van/naar Berlijn de functie van binnenlandse Intercity en is derhalve nauw verbonden met Intercity Nijmegen – Zwolle (IJssellijn). Er wordt geen andere WRT regeling getroffen dan voor de binnenlandse reiziger. Reizigers naar het buitenland die absoluut geen risico kunnen lopen ten aanzien van de aansluiting kunnen er voor kiezen een half uur eerder naar Deventer af te reizen.

Een extra reden om terughoudend te zijn met een WRT regeling te Deventer is de bouw van Almelo Verdiept waarbij – zoals vermeld in de adviesaanvraag - de treindienst twee jaar lang te maken krijgt met enkelspoor.

De aansluiting van de Intercity Den Haag – Venlo op de stoptrein Venlo - Kaldenkirchen bedraagt 21 en 23 minuten, de aansluiting op de treinen van en naar Nijmegen en Roermond vice versa (contractsector) is 2 tot 6 minuten (cross platform) in het Ontwerp 2007.

Deze aansluiting was opgenomen in de specificaties van de provincie Limburg voor deze lijn. Onbekend is of Veolia (de nieuwe exploitant van de concessie op de Maaslijn) deze dienstregeling zal aanpassen.

Het aantal reizigers in de Intercity dat van deze grensoverschrijdende verbinding gebruik maakt is te klein om rekening te houden met de tijdligging van de Intercity. Of de stoptrein Venlo – Kaldenkirchen – Hamm kan worden aangepast is, mede doordat er verschillende betrokkenen zijn, niet onderzocht in het kader van het ontwerp voor de nieuwe dienstregeling. Complicerend aan Duitse kant is dat deze lijn onderdeel uitmaakt van een

Duitse concessie, waar Deutsche Bahn enkel uitvoerder is; het bedrijfseconomische risico ligt bij de aanbesteder VerkehrsVerbund Rhein-Rhur.

## **2.7 Materieelinzet**

*Wij adviseren vanaf de nieuwe dienstregeling een heldere en consequente benaming voor het ingezette materieel aan te houden. Op dit moment worden de treinen op de stations tussen Utrecht en Amsterdam afwisselend aangekondigd als Sprinter en Stoptrein. Dat maakt het naar onze mening niet inzichtelijker voor de reiziger (7.1).*

### **Reactie NS:**

Wij streven naar een 2 treinsysteem waarin Sprinters en Intercity's worden aangeboden. Op de korte termijn voldoen vooral de treinseries die de formule Sprinter nog niet volledig aan de gestelde kwaliteitseisen. Vooral de materieelinzet heeft daarbij een hoge prioriteit. Gekozen is om in 2007 alleen die treinseries Sprinter te noemen waar ook materieel wordt ingezet dat voldoet aan de kwalificatie Sprinter. De overige stoptreinen zonder Sprinter-materieel blijven voorlopig stoptrein genoemd worden.

*Wij adviseren de inzet van materieel met een beter zitcomfort en een gunstiger verhouding tussen zit- en staanplaatsen voor de treindienst 4000. Dit "Beurslijntje" (Amsterdam – Woerden – Rotterdam) kent veel reizigers die (voor een stopdienst) relatief lang in de trein zitten; Gouda–Amsterdam bijvoorbeeld duurt 52 minuten. Het Sprintermaterieel is daardoor voor deze treindienst minder geschikt (7.2).*

### **Reactie NS:**

De serie 4000 (Amsterdam – Woerden – Rotterdam) zal in 2007 met Sprinter-materieel gereden worden (gelijk aan de huidige situatie). De gemiddelde verblijfsduur in deze Sprinter is inderdaad langer dan waar NS van uitgaat bij de verdeling van materieel. Logistieke redenen maken inzet van dit materieel in deze serie echter noodzakelijk: de treinserie 4000 heeft te Amsterdam een relatie wat betreft het materieel met de serie 7300 naar Uitgeest. In deze laatste serie 4000 moet Sprintermaterieel rijden vanuit het oogpunt van capaciteit (daarmee wordt voldaan aan de comfortnormen) en rijtijdkarakteristiek.

*Wij hebben begrepen dat de minder gelukkige inhaalconstructie in Apeldoorn van de in de spitsuren naar Deventer verlengde IC-treinserie 1500 wordt veroorzaakt doordat er geen perroncapaciteit beschikbaar is in Deventer. Wij geven NS in overweging dit probleem op te lossen door VIRM in te zetten in treinserie 1500; in dat geval kan deze treinserie in Deventer volstaan met één perronfase en is het inhalen in Apeldoorn niet nodig(7.3).*

### **Reactie NS:**

Dat de Intercity- serie 1500 Amsterdam Centraal – Deventer in Apeldoorn wordt ingehaald en pas na het passeren van de Intercity naar Enschede doorrijdt naar Deventer, kan niet worden voorkomen door het inzetten van korter materieel. De opvolgtijd te Deventer op één enkel perronspoor is te krap om de treinen in korte tijd achter elkaar te behandelen. Wij hebben plannen ingediend bij ProRail om te komen tot uitbreiding van de perroncapaciteit te Deventer op of langs spoor 1.

*Wij adviseren van treinserie 5400 een Sprinterdienst te maken die ook stopt in Haarlem Spaarnwoude en daarmee dit station op 4 treinen per uur brengt. Treindienst 4800 (Amsterdam – Haarlem – Uitgeest) is door de beperkte reisafstanden en het grote aantal stations bij uitstek het inzetgebied voor Sprintermaterieel. Niettemin wordt hier DDAR ingezet, ongetwijfeld vanwege de materieelbinding met de treinserie 5400 (Amsterdam – Zandvoort). Aan laatstgenoemde treinserie is de Intercitystatus toegekend, uitsluitend vanwege het overslaan van station Haarlem Spaarnwoude. Gezien de korte ritduur lijkt de*



*inzet van Sprintermaterieel op Amsterdam – Zandvoort ons geen bezwaar. Het DDAR-materieel wordt dan vrijgemaakt voor treindiensten waarvoor Sprinters minder geschikt zijn (7.4).*

Reactie NS:

U stelt voor om de treinserie 5400 ook te Haarlem Spaarnwoude te laten stoppen. Deze mogelijkheid is ook door ons onderzocht in het kader van de invulling van het 2 treinen systeem op deze corridor. Het opnemen van de extra stop te Spaarnwoude bleek veel logistieke knelpunten op te leveren en leidde tot een negatief bedrijfsresultaat. Verder komt de aansluiting te Amsterdam (wordt in 2007 5 minuten) op de treinen richting Utrecht onder druk te staan; bij de toekomstige bediening van het nieuwe station Halfweg Zwanenburg lijkt deze zelfs te vervallen. Daarnaast bestaat er ook vanuit de markt geen directe aanleiding om de frequentie te verhogen: het aantal in-/uitstappers te Haarlem Spaarnwoude is nu circa 1400. Ook het toekomstige station Halfweg Zwanenburg komt hier gezien de geprognosticeerde aantallen niet voor in aanmerking. De inzet van sprintermaterieel is niet mogelijk; dit materieel is in 2007 nodig voor inzet in andere series. De serie 5400 voldoet op het traject Haarlem – Amsterdam aan de criteria voor Intercity. Daarom is gekozen voor de benaming van Intercity en blijft de gekozen dienstregeling gehandhaafd.

*Stoptreindienst 6000 (Utrecht – Tiel) wordt gereden met materieel '64. Deze treindienst slaat Utrecht Lunetten over. Bediening van Lunetten door deze treindienst is wenselijk, én om Lunetten de kwartierdienst te geven die past bij dit station, én omdat Lunetten momenteel voor reizigers uit onder andere Tiel een belangrijker wordend overstappunt is op het lokale busnet. Mogelijk zou Lunetten wel kunnen worden bediend wanneer treinserie 6000 zou worden gereden met gemoderniseerd Sprinter- of Lightrainmaterieel (7.5).*

Reactie NS:

Het bedienen van Utrecht Lunetten door alle stoptreinen op deze corridor is in de dienstregeling 2007 nog niet mogelijk. Daarvoor is enerzijds te weinig baanvakcapaciteit beschikbaar (uitbreiding voorzien in 2011) en anderzijds is sneller materieel (LighTTrain) nog niet beschikbaar.

*Wij adviseren voldoende materieel gereed te houden voor het vergroten van het zitplaatsaanbod tussen Amsterdam en Zandvoort op dagen met een zeer grote vervoersvraag naar Zandvoort. Door de materieelbinding van de basistreindienst naar Zandvoort aan een andere stoptreindienst (op dit moment naar Den Haag en in 2007 naar Uitgeest) bestaat de neiging om de treinlengte onvoldoende af te stemmen op de vervoerspieken naar en van Zandvoort, zoals wij de afgelopen zomermaanden bij mooi strandweer hebben geconstateerd. Daarnaast wordt de seizoensuitbreiding van de dienstregeling vanaf 2007 beperkt tot het traject Haarlem – Zandvoort, zodat er tussen Amsterdam en Haarlem geen seizoensuitbreiding meer is. Tevens worden op dat traject niet langer de grote treinsamenstellingen van de IC-serie 800/900 ingezet. Er is dus alle reden om bij strandpieken ook de treinen van de basisdienstregeling tussen Amsterdam en Haarlem te versterken en/of meer extra treinen in te zetten tussen Amsterdam en Zandvoort. Dit ook gelet op de bereikbaarheids-problematiek van de kust en de grotere rol die de trein hierbij zou kunnen spelen (7.6).*

Reactie NS:

Wij nemen uw advies over het zitplaatsaanbod tussen Amsterdam en Zandvoort te vergroten. Daarbij zullen wij de capaciteit op het traject Amsterdam – Zandvoort nog eens extra analyseren om te waarborgen, dat gedurende de zomer van 2007 voldoende 'strandcapaciteit' wordt geboden.



Tevens kunnen wij u melden dat wij inmiddels maatregelen hebben getroffen, waarmee wij onze klanten voor de resterende zomerperiode voldoende capaciteit kunnen bieden.

## **2.8 Communicatie**

In reactie op uw suggesties en aandachtspunten merken wij het volgende op:

*De 'dagelijkse' communicatie over treindiensten kan voor de reizigers duidelijker worden gemaakt door met 'lijnummers' te werken, zoals in diverse landen gebeurt bij regionale stoptreinetten. Door deze lijnummers te koppelen aan een weergave in de stijl van een metroplattegrond is ook de structuur van het netwerk van treindiensten veel beter duidelijk te maken. Dit kan de waardering van huidige en potentiële reizigers voor het NS-aanbod alleen maar ten goede komen; op dit moment voorzien veel mensen de structuur van dit aanbod immers niet of nauwelijks. Het gaat ons hier om een manier van communiceren over het netwerk die permanent zou moeten zijn. De invoering van "Ontwerp 2007" biedt een uitgelezen mogelijkheid om ermee te beginnen (8.1).*

### **Reactie NS:**

Wij danken u voor het meedenken over hoe wij ons vervoersaanbod voor de klant meer inzichtelijk kunnen maken. Ons beleid is door middel van de treinformules een duidelijk, herkenbaar product neer te zetten:

- herkenbare treinen (Sprinter voornamelijk wit, met geel en blauw, Intercity geel/blauw en HST rood of met rood accent);
- een transparante dienstregeling; het totale netwerk is voor de klant een logisch geheel, regelmatig verdeeld over het uur, de Intercity stopt op alle Intercitystopstations, de Sprinter stopt op alle stations.

De herkenbaarheid zal in de periode naar 2009 verder worden vergroot.

Uw suggestie om daarnaast lijnummers te gebruiken is op zich interessant, maar niet zondermeer uitvoerbaar. Bij gebruik van lijnummers dient sprake te zijn van een geheel eenduidige dienstregeling. In de nieuwe dienstregeling verschilt in een aantal gevallen het begin- dan wel eindpunt van de treindienst en doen treinen onderweg niet altijd dezelfde stations aan. Hiermee verschilt de treindienst van bus en metro, daarmee is het voorstel op de korte termijn niet op korte termijn in te voeren.

Wij zijn graag bereid om bij de voorbereiding van de volgende met u de mogelijkheden te bespreken om het vervoersaanbod meer inzichtelijk te maken voor de verschillende klantgroepen.

*Voor ervaren treinreizigers zal de nieuwe dienstregeling erg wennen zijn. Een Intercityboekje (gratis en tijdig beschikbaar) op zakformaat lijkt ons voor deze reizigers een handige gids (8.2).*

### **Reactie NS:**

In dit geval is het noodzakelijk om klanten breder – dan met een Intercityboekje – te informeren over de nieuwe dienstregeling. Wij zullen bestemmings- en trajectkaartjes aan klanten gaan verstrekken. Dit biedt meer mogelijkheden om de klanten die primair op een bepaald traject reizen adequaat te informeren over de reismogelijkheden op dit traject.

Deze zijn gratis en tijdig beschikbaar.

*Wij adviseren aandacht te besteden aan abonneementhouders, die mogelijk kiezen voor een ander opstap of overstapstation. De nieuwe dienstregeling betekent voor een bepaalde groep reizigers dat zij mogelijk beter een ander station kunnen kiezen voor een overstap op/van het stads- en streekvervoer of een andere vorm van voor- en natransport. Op kleinere schaal is dat al naar voren gekomen bij de ingebruikneming*



van de Utrechtboog, eerder dit jaar. Uit klachten van reizigers bleek toen dat NS niet goed was voorbereid op vragen en wensen met betrekking tot de bijbehorende consequenties voor onder andere traject-abonnementen. Reizigers sluiten een contract af op basis van verwachtingen over de dienstverlening. Iemand die een jaartrajectkaart koopt, doet dat op basis van een bepaalde dienstregeling. Wanneer deze ingrijpend verandert/verslechtert, moet dit kunnen leiden tot ontbinding van het contract door de reiziger, net zoals bij andere vormen van dienstverlening, zoals verzekeringen. Wij horen graag hoe NS hier mee omgaat (8.3).

Reactie NS:

Wij brengen op dit moment in kaart wat de consequenties zijn van de nieuwe dienstregeling voor de verschillende groepen abonneementhouders, zodat wij hen tijdig kunnen informeren over de veranderingen die voor hen van belang zijn (bijvoorbeeld wat gebeurt er op het vertrek- of aankomststation, wat gebeurt er op het betreffende traject). Juist om frequente reizigers te laten kennismaken van de nieuwe dienstregeling is de Treinplanner 2007, veel eerder dan wij in het verleden deden en konden, op de internetsite geplaatst.

Voor die abonneementshouders waarvoor het vervoersaanbod als gevolg van de nieuwe dienstregeling substantieel verslechtert bestaat inderdaad de mogelijkheid hun contract op te zeggen.

Wij adviseren de reisplanner 2007 op de NS-website accuraat te maken. Wij hebben er begrip voor dat er in dit stadium nog fouten in de reisplanner op de website van NS kunnen zitten. Lastiger wordt het wanneer er onduidelijkheid ontstaat of iets een fout is of niet. Als voorbeeld noemen wij de adviezen voor werkdagen op het traject Leeuwarden – Leer, met een overstaptijd van 3 minuten in Groningen. Het spoorboekje geeft voor Groningen een minimale overstaptijd van 4 minuten. Een ander voorbeeld is het aangeven van verbindingen tussen Rotterdam/Den Haag en noord- en oost-Nederland met een overstap, ook als die overstap niet noodzakelijk is(8.4).

Reactie NS:

De Treinplanner is op dit moment niet volledig. Zo zijn recentelijk nieuwe gegevens over de materieelomloop ingevoegd waardoor bijvoorbeeld de rechtstreekse relaties vanuit Leeuwarden met de Randstad weer zichtbaar worden. In de disclaimer wordt hier melding van gemaakt.



Ons kenmerk CC/PA/KK-364

Pagina 22/22

### 3. VERVOLGTRAJECT

De dienstregelingaanpassingen die het gevolg zijn van nachtelijk onderhoud voor ProRail zullen wij in een separate adviesaanvraag aan u voorleggen. Zoals reeds toegezegd zullen wij u tevens informeren over de Wachtijdregeling reizigerstreinen in 2007 (WRT).

Wij zullen u op de hoogte houden van de campagne die wij dit jaar zullen voeren om klanten te informeren en optimaal voor te bereiden op de komende dienstregeling. Ook zetten wij onze voorbereidingen voort om bij de start van de nieuwe dienstregeling de uitvoering en de daarmee verbonden effecten voor de klant nauwkeurig te monitoren om daar waar nodig in dit omvangrijke veranderingsproces te kunnen bijsturen.

Indien overleg met ProRail over de capaciteit van het baanvak Amsterdam – Utrecht aanleiding zou geven tot aanpassing van de nieuwe dienstregeling, zullen wij op korte termijn met u overleggen over de effecten voor onze klanten.

Wij vertrouwen er op dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd over ons besluit.

Met vriendelijke groet,

Ir P.H.J. Geurts  
Commercieel Directeur