



NS

Communicatie & Strategie

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Aan de vertegenwoordigers van de
Consumentenorganisaties in het Locov

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

Datum 22 april 2016

Ons kenmerk CC/PA/TD-765

Onderwerp Besluit dienstregeling 2017

Telefoon 06 - 23 06 89 43

E-mail thijs.douma@ns.nl

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Hartelijk dank voor uw uitgebreide advies van 9 maart jl. (kenmerk Locov 2016-58225) op de voorgenomen wijzigingen per dienstregeling 2017. Graag gaan wij in op uw advies.

Allereerst wil NS u bedanken voor de constructieve gesprekken die wij met elkaar gevoerd hebben sinds de start van de ontwikkeling van dienstregeling 2017. De adviesaanvraag en dit besluit is daarmee het sluitstuk van een langer proces waarbij wij met u van gedachten hebben gewisseld en naar aanleiding van uw inzichten en suggesties veranderingen in het ontwerp hebben doorgevoerd. U geeft aan dat u dienstregeling 2017 als een fase ziet in een langlopende ontwikkeling en dat verdere verbeteringen wenselijk en mogelijk zijn. NS blijft daarom graag met u in gesprek over de dienstregelingontwikkeling in de komende jaren. Hiervoor heeft u in uw advies al verschillende suggesties gedaan die wij graag verder met u willen bespreken.

Uw algemene indruk is dat de positieve elementen in het ontwerp voor 2017 overheersen, met frequentieverhogingen op een aantal Intercity- en Sprinterverbindingen en reistijdverbeteringen op de verbinding Den Haag – Eindhoven en op de IJssellijn-Intercity. U heeft ook verbeterpunten aangedragen en een aantal zorgpunten benoemd. Hier zullen wij in het vervolg van deze brief op ingaan.

Wijzigingen naar aanleiding van uw advies

Ten opzichte van de adviesaanvraag heeft NS de volgende wijzigingen in de capaciteitsaanvraag voor dienstregeling 2017 doorgevoerd:

- Meer Intercity's in de avonduren tussen Utrecht en Eindhoven naar aanleiding van uw advies. Wij herkennen namelijk het potentieel dat u schetst. NS rijdt de kwartierdienst tussen Utrecht en Eindhoven (serie 3500) een uur langer door in beide richtingen. Hierdoor wordt langer een rechtstreekse verbinding tussen Schiphol, Eindhoven en Venlo geboden en vermindert het aantal reizigers dat in de avonduren een kwartier overstaptijd heeft, als serie 3500 op dit traject niet meer rijdt.
- Meer Intercity's in de ochtend- en avondspits tussen Alkmaar en Schagen. U stelde voor om enkele Intercity's in de serie 800 te beginnen of te eindigen in Schagen in plaats van Alkmaar, zodat altijd een overstap wordt geboden van en naar de

Intercity Haarlem – Alkmaar. NS volgt uw advies op en rijdt enkele extra treinen in aansluiting op de Intercity Haarlem – Alkmaar.

- Naar aanleiding van uw advies over Amsterdam Lelylaan, het advies van decentrale overheden over de bediening Hoofddorp – Leiden en logistieke kansen, verhoogt NS in dienstregeling 2017 de Sprinterfrequentie tussen Hoofddorp, Nieuw Vennep, Sassenheim en Leiden overdag op werkdagen van twee naar vier Sprinters per uur. Dit betekent dat serie 3300 Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp de hele dag (tot 19:00 uur) doorrijdt naar Leiden. NS monitort hoe de vervoersstromen zich ontwikkelen gezien de aanpassingen rond de regio Amsterdam en neemt voor dienstregeling 2018 een nieuw besluit.
- Onlangs heeft de Staatssecretaris van IenM besloten om voor twee jaar een Intercityverbinding één keer per uur tussen Dordrecht en Breda te realiseren. De Intercity Dordrecht – Breda is verwerkt in de capaciteitsaanvraag.

Hanzelijn – Flevoland – Weesp

U bent positief over de frequentieverhoging tussen Almere en Schiphol van twee naar vier Intercity's per uur. Ook bent u positief over de bediening van Almere Buiten, waar in dienstregeling 2017 de Intercity Lelystad – Schiphol twee keer per uur gaat stoppen.

U constateert ook een aantal minder positieve effecten, zoals het verliezen van de rechtstreekse verbinding tussen Lelystad, Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk, de verbinding tussen Utrecht en Almere en het feit dat een deel van de Sprinters in Weesp ook in dienstregeling 2017 wordt ingehaald. U geeft aan dat u over deze aandachtspunten graag in de komende tijd met NS van gedachten wilt wisselen. NS is graag bereid om dit gesprek aan te gaan, dat onder andere ook kan gaan over uw suggestie ten aanzien van het treinmodel tussen Almere, Lelystad en Zwolle.

NS heeft met betrekking tot de bediening van Lelystad gekozen voor een betere spreiding van de Intercity's over het uur tussen Almere en Lelystad en het behoud van de rechtstreekse Intercityverbinding tussen Lelystad, Almere Buiten en Duivendrecht. De effecten van deze veranderingen voor Lelystad en in het bijzonder in relatie tot de ontwikkeling van Lelystad Airport, worden gemonitord.

NS versnelt in dienstregeling 2017 de Sprinters rond Weesp van en naar Amsterdam Centraal. NS was ook voornemens om de Sprinters van en naar Schiphol een korter stationnement dan in dienstregeling 2016 te geven. Dit is niet gelukt. NS deelt hierin uw teleurstelling en ambitie om dit te verbeteren. Op de huidige infrastructuur binnen dit netwerk hebben wij geen gevonden mogelijkheden om dit stationnement te verkorten. Het effect van de lange stationnementen in Weesp is voor Sprinterreizigers wel positief in 2017 ten opzichte van 2016. Dit komt ten eerste door de hogere frequentie tussen Almere en Schiphol, waardoor reizigers tussen Almere Parkwijk en Almere Oostvaarders enerzijds en Amsterdam Zuid en Schiphol anderzijds voor de snelste reis altijd overstappen in Almere Centrum. Ten tweede zorgt de bediening van Almere Buiten met de Intercity Lelystad – Schiphol ervoor dat reizigers tussen Almere Buiten en Duivendrecht, Amsterdam Zuid en Schiphol het snelst met de Intercity reizen.

NS erkent dat Utrecht en Almere twee grote knopen zijn die goed met elkaar verbonden moeten blijven. Voor dienstregeling 2018 wordt gekeken naar mogelijke optimalisaties vanuit de dienstregeling, wetende dat de nieuwe infrastructuur rond Naarden Bussum dan nog niet gereed is waardoor de mogelijkheden beperkt zijn.

Leiden – Den Haag

U adviseert positief over de kwartierligging van Intercity's tussen Schiphol en Den Haag en op de aansluitingen in Leiden. NS besluit conform adviesaanvraag.

Hoofddorp, Westtak

U adviseert positief over de vier rechtstreekse treinen tussen Hoofddorp en Amsterdam Centraal. NS besluit conform adviesaanvraag.

De bediening van Amsterdam Lelylaan is voor u een aandachtspunt. Decentrale overheden vroegen aandacht voor de frequentie van de Sprinterbediening tussen Hoofddorp en Leiden tussen de ochtend- en avondspits. Als gevolg van deze twee adviezen in combinatie met logistieke kansen, verhoogt NS de Sprinterfrequentie tussen Hoofddorp, Nieuw Vennep, Sassenheim en Leiden overdag van twee naar vier Sprinters per uur. Dit betekent dat serie 3300 Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp de hele dag (tot 19:00 uur) doorrijdt naar Leiden. Station Amsterdam Lelylaan krijgt hiermee overdag vier rechtstreekse verbindingen met Leiden, waardoor de gevolgen van de herrotering van Intercity's rond Amsterdam voor Amsterdam Lelylaan verminderd worden ten opzichte van de adviesaanvraag. NS monitort hoe de vervoersstromen zich ontwikkelen gezien de aanpassingen rond de regio Amsterdam en neemt voor dienstregeling 2018 een nieuw besluit over de Sprinterfrequentie Hoofddorp – Leiden.

Sprinterbediening in de avonduren Zuidtak en Gooilijn

NS heeft onderzocht hoeveel reizigers op de rustige momenten in de trein zitten. In het Gooi reizen 's avonds en in het weekend minder mensen in de trein waardoor de treinen relatief leeg rondrijden. Dit terwijl de Sprinters rond Weesp van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat elk kwartier rijden, ook in het weekend. NS verhoogt in de avonduren de Intercityfrequentie tussen Almere en Schiphol / Amsterdam Centraal van twee naar vier treinen per uur. NS verlaagt de frequentie tussen Hoofddorp, Schiphol, Amsterdam Zuid, Hilversum en Utrecht in de avonduren vanaf 20:00 uur van vier treinen per uur naar twee treinen per uur. U adviseert negatief.

Gezien de lage bezetting van deze treinen en het feit dat het reistijdeffect zeer beperkt is, besluit NS om conform adviesaanvraag de frequentie in de avonduren te verlagen naar twee keer per uur. Dit is vergelijkbaar met de frequenties in de rest van het land. NS monitort de komende twee jaar het aantal reizigers in de avonduren en in het weekend rond Weesp. Nieuwe ontwikkelingen zoals de opening van de Noord-zuidlijn en werkzaamheden aan het wegennet leiden mogelijk (tijdelijk dan wel structureel) tot een hogere vervoersvraag en mogelijk ook in het dal. Het voorstel is de komende periode deze toekomstige ontwikkelingen samen met de regionale overheden te vertalen in een te verwachten vraag naar OV op deze corridor en oplossingen te zoeken voor de bijdrage in de financiering van hogere frequenties, indien deze treindienst niet kostendekkend zal zijn.

Wachttijd IC Leeuwarden in Zwolle en aansluiting Groningen – Enschede

U adviseert positief over de maatregelen om de overstappen tussen de Vechtdaltreinen en NS-treinen te verbeteren. Ook bent u blij met de kortere wachttijd van de Intercity van en naar Leeuwarden, maar stelt dat deze teniet wordt gedaan door de stop in Meppel. De extra toegevoegde stop Meppel geldt slechts twee keer in de vroege ochtendspits. Deze Intercity's vertrekken dan iets eerder uit Leeuwarden om aan de benodigde rijtijden te voldoen. De aansluiting van de regionale lijnen op deze Intercity wordt daardoor krappere maar de verwachting is dat de vroege forens handig inspeelt op deze situatie die ook weer de forensen en studenten in Meppel pleziert. Het is een afweging tussen de diverse klantgroepen en belangen.

U adviseert verder om nogmaals kritisch te bezien of de overstaptijd tussen de Intercity uit Groningen en de Sprinter naar Enschede met één minuut verlengd kan worden, zodat dit een getoonde overstap in de reisplanner wordt. De aansluiting te Zwolle vanuit de Intercity uit Groningen op de Sprinter naar Deventer en Enschede kan echter pas hersteld worden als de derde gelijktijdigheid (drie treinen die gelijktijdig uitrijden richting Herfte) weer hersteld is. Naar verwachting zijn de hiervoor benodigde infrastructurele aanpassingen in het najaar van 2017 gereed.

NS besluit conform adviesaanvraag.

Uitbreiding treindienst Zwolle – Leeuwarden

De provincie Fryslân en NS hebben in 2012 afgesproken om toe te werken naar een dienstregeling met twee Intercity's (stoppend te Heerenveen, Steenwijk en Meppel) en twee Sprinters Leeuwarden-Meppel. De plannen leken maakbaar doch nadere studie naar de tractie- en energievoorziening (TEV) op Leeuwarden-Meppel leidde recent tot de conclusie



dat waarschijnlijk eerst infrastructurele aanpassingen aan de stroomvoorziening moeten worden uitgevoerd.

NS heeft in de formele capaciteitsaanvraag twee Intercity's Zwolle – Leeuwarden en twee Sprinters Leeuwarden – Meppel aangevraagd. In het BUP-proces is NS aangegeven om in het plansysteem de terugvaloptie te verwerken. Mocht uit nader onderzoek blijken dat de beoogde dienstregeling in de formele capaciteitsaanvraag toch mogelijk is, dan wenst NS deze zo snel mogelijk te rijden.

NS is in gesprek met de provincie Fryslân, ProRail en andere partners in Noord-Nederland over alternatieve oplossingen. Deze zijn op dit moment nog niet afgerond. NS informeert u over de resultaten van dit overleg.

Betere overstappen in Leeuwarden en Groningen

U adviseert positief en NS besluit conform adviesaanvraag.

Meer treinen tussen Groningen en Assen

U adviseert positief en suggereert om voor deze uitbreiding een marketingcampagne op te zetten. NS is inderdaad gesprekken gestart om in samenwerking met onder andere Groningen Bereikbaar een brede marketingcampagne op te zetten, waarin ook de werkzaamheden aan de Zuidelijke ringweg van Groningen worden meegenomen.

Snellere Intercity's tussen Groningen/Leeuwarden en de Randstad

U adviseert positief over het versnellen van de Intercity's tussen Zwolle, Schiphol en Den Haag en het niet meer stoppen in Duivendrecht door de Intercity's van en naar Groningen. NS besluit conform adviesaanvraag.

Snellere Sprinter Apeldoorn – Enschede

U adviseert positief over de versnelling van de Sprinter Apeldoorn – Enschede en suggereert om de kleine patroonafwijkingen bij de vertrektijden uit Almelo richting Enschede gelijkgetrokken kunnen worden. NS heeft dit advies overgenomen. NS is met de provincie Overijssel nog in gesprek over de bediening van Almelo – Enschede na het aflopen van het contract tussen Almelo en Enschede. Hierover vindt een separate adviesprocedure plaats.

Versnelling Intercity Zwolle – Roosendaal

U bent blij met de versnelling van de IJssellijn en geeft nog enkele wensen mee omdat u een iets grotere reistijdwinst had verwacht tussen Den Bosch en Roosendaal. Dit is een terechte opmerking en NS streeft ook naar meer reistijdwinst, mede om de door u genoemde verbeteringen te bereiken. Dit was binnen de randvoorwaarden van dienstregeling 2017 niet mogelijk, maar nieuwe infrastructuur rond Vught, een hogere benutting van de Betuweroute en optimalisaties rond Roosendaal bieden in de toekomst kansen. NS kijkt per dienstregelingsjaar of er meer versnellingen mogelijk zijn. NS besluit voor dienstregeling 2017 conform adviesaanvraag.

Sprinters rond Arnhem en Nijmegen

U adviseert positief over de nieuwe lijnvoering van de Sprinters tussen Zutphen, Arnhem, Nijmegen, Wijchen en Den Bosch, de frequentieverhoging naar een kwartierdienst tussen Arnhem en Wijchen op maandag tot en met zaterdag, de doorverbindingen en de goede aansluitingen in Arnhem. U adviseert om de frequentie van de Sprinter tussen Nijmegen en Den Bosch na 22:00 uur en op zondag te verhogen. NS heeft naar aanleiding van dit advies de (verwachte) reizigersaantallen bestudeerd en ziet voor dienstregeling 2017 nog geen aanleiding om de frequentie ook op die momenten te verhogen. NS besluit conform adviesaanvraag.

Inpassing tussen Arnhem en Nijmegen

U deelt onze zorgen met betrekking tot robuustheid en gewenste treinlengte en stelt dat er capaciteitsverbeterende maatregelen nodig zijn, bijvoorbeeld door een extra wisselverbinding op station Nijmegen. NS is het hiermee eens en heeft al gedurende het ontwerp het gesprek opgestart met diverse betrokken partijen, om precies de



wisselverbinding te vragen die u noemde. Momenteel wordt gesproken over de financiering hiervan en de planning om deze maatregel uit te voeren.

Meer treinen tussen Oss en Den Bosch

U adviseert positief en NS besluit conform adviesaanvraag.

Versnelling Intercity Den Haag – Eindhoven

In uw advies gaat u in op de betrouwbaarheid van deze verbinding. U kan nog geen onvoorwaardelijk positief advies geven en adviseert om de treindienst via de HSL te rijden als de betrouwbaarheid van de HSL-treindiensten is vergroot. Voor de invoering van deze productstap wordt de reguliere ingebruiknameprocedure doorlopen. Naar aanleiding van uw advies gaat NS graag in gesprek met u hierover.

In de komende jaren blijft NS bezien of de Intercity Den Haag – Eindhoven ook in Rotterdam Blaak kan halteren.

Bediening Dordrecht

U adviseerde om twee keer per uur een Intercity Dordrecht – Breda te rijden. Onlangs heeft de Staatssecretaris van IenM besloten om voor twee jaar een Intercityverbinding één keer per uur tussen Dordrecht en Breda te realiseren. De Intercity Dordrecht – Breda is verwerkt in de capaciteitsaanvraag. Het is niet mogelijk om deze Intercity twee keer per uur te rijden. Hiervoor is geen infracapaciteit beschikbaar.

Venlo – Eindhoven

U adviseert positief over herrotering van de Intercity Venlo – Eindhoven richting Utrecht en verder, maar suggereert dat op langere termijn rechtstreekse verbindingen naar Venlo met zowel Den Haag als Utrecht mogelijk zouden kunnen zijn. NS zal u betrekken bij de netwerkontwikkelingsvisie voor de middellange en lange termijn.

U adviseerde om kritisch te kijken naar de aansluitingen in Eindhoven in de avonduren. NS wil met een uitbreiding van de treindienst uw bezwaar deels tegemoet komen. Naar aanleiding van uw advies en in relatie tot de reizigersmarkt rijdt de kwartierdienst tussen Utrecht en Eindhoven (serie 3500) een uur langer door in beide richtingen. Hierdoor wordt langer een rechtstreekse verbinding tussen Schiphol, Eindhoven en Venlo geboden en vermindert het aantal reizigers dat in de avonduren een kwartier overstaptijd heeft, op de tijdstippen in de late avonduren dat serie 3500 op dit traject niet meer rijdt.

Uitwerking in en rond Eindhoven

NS heeft gekozen om de Intercity Den Haag – Eindhoven goed aan te sluiten op de Intercity Eindhoven – Venlo. Dit is volgens u een terechte prioritering, al merkt u op dat op enkele relaties de reistijd langer is geworden, zoals de (deels tijdelijke) langere stop van de Sprinter Den Bosch – Eindhoven – Deurne. U beseft dat het niet mogelijk is om met een mengeling van frequenties en verschillende tijdliggingen alles op alles te laten aansluiten, maar wilt wel graag in de komende jaren een verbetering van de dienstregelingsknoop rond Eindhoven realiseren. NS streeft altijd naar een optimalisatie van aansluitingen en zal ook rond Eindhoven dit de komende jaren ten doel stellen. NS besluit voor dienstregeling 2017 conform adviesaanvraag.

Kortere overstappen in Venlo

U adviseert positief over de verkorting van de aansluitingen in Venlo. NS besluit conform adviesaanvraag.

Limburg

De dienstregeling tussen Heerlen en Sittard is in 2017 niet wezenlijk anders dan in 2016. De pendel-Intercity tussen beide steden kan in de avonduren geen andere tijdligging krijgen, omdat in aansluiting op de Intercity Amsterdam – Maastricht capaciteit is aangevraagd voor een stoptrein van de beoogde regionale vervoerder die op deze Intercity aansluit. Hiermee wordt een korte overstap geboden voor reizigers tussen de Randstad en de beoogde regionale treindienst van en naar Heerlen.

NS bood voorheen in avonduren een keer per uur een stoppende treindienst Sittard-Heerlen en een keer per uur een snelle treindienst Sittard-Heerlen in aansluiting op de Intercity Randstad-Maastricht. De beoogde aansluitende treindienst van de regionaal vervoerder is consequent elk half uur een stoppende verbinding. De reismogelijkheden in avonduren tussen de Randstad en de stations Geleen Oost, Spaubeek, Schinnen, Nuth en Hoensbroek nemen daardoor toe, maar de snelste reistijd tussen Heerlen en de Randstad die één keer per uur geboden werd, neemt hierdoor in de avonduren met enkele minuten toe.

Het aantal reizigers in de avonduren geeft voor dienstregeling 2017 geen aanleiding om meer rechtstreekse treinen tussen Schiphol en Heerlen te rijden. Met name in de latere avonduren is dit een maatregel die relatief duur is wegens de extra materieelinzet op een lange afstand met een lage marktwaarde. Met de komst van de beoogde regionale stoptrein Sittard – Heerlen die elk half uur op de Intercity Maastricht aansluit is de door u genoemde constructie met combineren en splitsen niet meer maakbaar. NS besluit conform adviesaanvraag.

Als NS de bijstuurmaatregelen voor dienstregeling 2017 ontwikkelt, zal NS uw suggestie meenemen met betrekking tot het altijd door blijven rijden naar Heerlen in plaats van de treindienst in te korten tot Sittard bij verstoringen.

Zeeland

De Intercity Amsterdam – Vlissingen rijdt via Haarlem in plaats van Schiphol. De reizigersstroom tussen Zeeland en Schiphol en Amsterdam Zuid bedraagt ongeveer 350 reizen per dag, de reizigersstroom tussen Zeeland en Haarlem, Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal bedraagt ongeveer 450 reizen per dag. Reizigers tussen Zeeland en Schiphol stappen over in Rotterdam (met de Intercity direct) of in Leiden (cross-platform, dus op hetzelfde perron aan de overkant). De uitwerking van de Zeeuwse treindienst met snelle cross-platform-overstap in Roosendaal van en naar de richting Breda-Tilburg - Arnhem was het best te combineren met een routing van de treindienst via Haarlem naar Amsterdam Centraal. Een Intercity tussen Vlissingen, Schiphol en Almere is in dit ontwerp van dienstregeling 2017 niet mogelijk.

Veel reizigers van en naar Zeeland stappen in Roosendaal over op de Intercity van en naar Breda, Tilburg en 's-Hertogenbosch. Deze overstap wordt gemaakt door 3.700 reizigers per dag. NS verkort deze aansluiting in 2017 van dertien minuten naar twee tot vier minuten waardoor veel reizigers sneller op hun bestemming zijn. Keerzijde van deze verbetering is dat de Intercity Amsterdam – Vlissingen langer in Roosendaal gaat stilstaan.

Ten opzichte van de adviesaanvraag is de haltering van de Intercity Amsterdam – Vlissingen in Roosendaal met één minuut verkort en is de aansluiting van en naar Arnhem cross-platform. Voor dienstregeling 2017 is het niet meer mogelijk om de haltering van de Intercity Amsterdam – Vlissingen verder in te korten.

NS heeft de door u genoemde optie om te splitsen en combineren onderzocht. Deze extra "vleugeltrein" is nauwelijks maakbaar vanwege conflicten met goederentreinen en brugopeningen. Daarnaast heeft deze oplossing relatief voor weinig reizigers meerwaarde (niet voor alle Zeeuwse stations, niet voor overstappers richting Breda/Tilburg) en is het vrij kostbaar omdat Vlissingen – Roosendaal en relatief lang traject is. Daarom voert NS deze constructie niet in dienstregeling 2017 in.

U adviseerde om de treinen in Goes, Middelburg en Bergen op Zoom in beide richtingen dichter bij elkaar rond hetzelfde tijdstip te halteren, om de aansluiting tussen bus en trein zo optimaal mogelijk te maken. In eerdere gesprekken met regionale vervoerders is ook ter sprake gekomen dat het voor busaansluitingen wenselijk is dat beide richtingen gelijktijdig op een station halteren. Deze tijden zijn gaandeweg het ontwerpproces daarom geoptimaliseerd en zijn nu vergelijkbaar met de huidige situatie: in Bergen op Zoom, Goes



en Middelburg arriveren en vertrekken beide richtingen binnen een tijdsbestek van maximaal 4 minuten.

Zoals al afgesproken, gaat NS in de komende periode met u in gesprek over de dienstregeling in Zeeland voor de komende jaren.

Knip Sprinter Utrecht – Breda in Den Bosch

U adviseert een dichtbij de perrons gelegen Stationswachtkamer op station Den Bosch, voor de reizigers die overstappen tussen de Sprinter Tilburg – Den Bosch en de Sprinter Den Bosch – Utrecht. Alle perrons in Den Bosch kennen voldoende wachtruimtes (verwarmd en beschermd). Daarnaast is het mogelijk om nog wachten op de pasarelle. Vanuit daar houden reizigers zicht op de aankomst van de treinen.

Frequentieverhoging Breukelen – Amsterdam

U adviseert positief over de frequentieverhoging Breukelen – Amsterdam. Niet alle Sprinters waren echter even goed inpasbaar. Gegeven de capaciteitsproblematiek vindt u de door NS aangegeven prioriteiten de juiste. NS besluit voor dienstregeling 2017 conform adviesaanvraag en bekijkt per dienstregelingsjaar of er verbeteringen op dit traject mogelijk zijn.

Frequentieverhoging Utrecht Leidsche Rijn

U adviseert positief over de frequentieverhoging van Utrecht Leidsche Rijn. NS besluit conform adviesaanvraag.

Korte overstappen en meer reismogelijkheden rond Amersfoort

U adviseert positief over het verkorten van overstappen rond Amersfoort en de betere verdeling van treinen tussen Amersfoort en Amersfoort Vathorst en de groei van reismogelijkheden die daaruit voortkomen. NS besluit conform adviesaanvraag.

Bediening Heiloo, IC Den Helder – Nijmegen

U adviseert positief over de bediening van Heiloo door de Intercity Den Helder – Nijmegen. NS besluit conform adviesaanvraag en houdt bij de planning van de materieelcapaciteit rekening met deze gewijzigde bediening.

Daarnaast vroeg u om de huidige vertrek- en aankomsttijden op station Den Helder te handhaven. In de uitwerking van deze dienstregeling zijn deze gelijk gebleven in 2017 ten opzichte van 2016, met uitzondering van de herfstperiode: op die momenten wordt in het kader van een betrouwbare dienstregeling in de herfst een minuut eerder vertrokken uit Den Helder richting Nijmegen.

Intercity Alkmaar – Haarlem

U adviseert positief om de Intercity Alkmaar – Haarlem in Castricum en Heiloo te stoppen. Ten aanzien van aansluitingen in Alkmaar en Haarlem zag u verbeterpunten. Zo stelde u voor om enkele Intercity's in de serie 800 te beginnen of te eindigen in Schagen in plaats van Alkmaar, zodat om Alkmaar altijd een overstap wordt geboden tussen de Intercity Haarlem – Alkmaar en de Intercity Alkmaar – Schagen. NS volgt uw advies op en rijdt extra treinen tussen Alkmaar en Schagen (de door u genoemde Intercity's in de serie 800), in aansluiting op de Intercity Alkmaar – Haarlem. Deze zijn verwerkt in de capaciteitsaanvraag. Mocht de tijdligging van de Intercity's van en naar Schagen en van en naar Haarlem rond Alkmaar in de toekomst wijzigen, dan heroverweegt NS deze extra treinen.

Daarnaast vroeg u of de overstap van twee minuten in Haarlem tussen de Intercity's van en naar Schagen en de Intercity's van en naar Leiden kan worden vergroot. Dit is in het ontwerp van dienstregeling 2017 niet mogelijk zonder andere wensen los te laten. NS besluit conform adviesaanvraag en blijft deze overstap minitoren.

Hoorn Kersenboogerd



U adviseert positief over de hogere frequentie van Hoorn Kersenboogerd en de ruimere kering van de sprinter (Leiden-) Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd in Hoorn Kersenboogerd.

Daarnaast suggereerde u een optimalisatie van de rijtijden tussen Hoorn en Amsterdam. NS heeft hier naar gekeken. Deze optimalisatie van rijtijden en een extra stop in Purmerend is helaas niet mogelijk, mede door een inpassing van goederentreinen. Een extra stop op station Zaandam is vanuit lijnvoering en reistijden vooralsnog niet wenselijk, omdat meer doorgaande reizigers hier last van hebben dan het aantal reizigers dat hiervan profiteert. De groep doorgaande reizigers is ruim twee keer zo groot.

Haarlem – Amsterdam

In Amsterdam Centraal sluiten de Intercity's van en naar Utrecht Centraal aan op de Sprinters van en naar Haarlem en niet meer op de Intercity's van en naar Haarlem. NS houdt hier in de materieelinzet van de Sprinters Amsterdam – Haarlem rekening mee. NS is daarnaast met u in gesprek over de verbouwing van Amsterdam Centraal en de gevolgen daarvan voor lijnvoeringen.

Aansluitingen Haarlem bij uitsnijdingen

Om de aansluiting in Haarlem in de avonduren en op zondagavond op de relatie Uitgeest – Leiden te verkorten, stelde u voor om de tijdsligging van de Sprinter Haarlem – Leiden in de avonduren te verschuiven. NS heeft onderzoek gedaan naar de maakbaarheid en wenselijkheid van uw suggestie. Het aantal overstappende reizigers is op die tijdstippen zeer beperkt, terwijl een deel van de reizigers andere reistijden krijgt. Daarnaast is er een extra materieelcompositie benodigd, dat gezien het beperkt aantal reizigers in dit geval niet te rechtvaardigen is. NS besluit conform adviesaanvraag.

NS heeft ook gekeken naar mogelijkheden om de tijdsligging van de Sprinter Haarlem – Zandvoort in de vroege ochtend en in de late avond te wijzigen, om deze Sprinter beter aan te sluiten. Dit is helaas logistiek niet maakbaar gebleken, omdat er in Zandvoort een te korte kering zou ontstaan of in Haarlem een andere trein gehinderd zou worden. NS besluit conform adviesaanvraag.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard zijn wij bereid daar waar gewenst nog vragen te beantwoorden of een nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,

Paul Dirix
Directeur Netwerkontwerp