



**NS Reizigers**

**Directie**

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

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Aan de vertegenwoordigers van de  
consumentenorganisaties in het LOCOV

**Datum** 16 april 2015  
**Ons kenmerk** CC/PA/TD-723  
**Onderwerp** Besluit dienstregeling 2016

**Telefoon** 06-23068943  
**E-mail** [Thijs.Douma@ns.nl](mailto:Thijs.Douma@ns.nl)

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Hartelijk dank voor uw advies van 26 maart jl. (kenmerk Locov 2015-67650) op de voorgenomen wijzigingen in dienstregeling 2016. In deze brief willen wij u graag informeren over de dienstregelingsplannen die NS naar aanleiding van uw advies indient bij ProRail als zijnde de capaciteitsaanvraag. Daarbij is de volgorde van uw adviezen leidend.

#### **Frequentieverhoging tussen Amsterdam en Schiphol**

In uw advies geeft u aan dat u de keuze voor dienstregeling 2016 omtrent de frequentieverhoging tussen Amsterdam en Rotterdam ondersteunt en dat dit per saldo beter is voor de reizigers in vergelijking met het herrouteren van de Intercity Den Haag – Eindhoven over de HSL per december 2015. NS besluit conform de adviesaanvraag.

#### **Frequentieverhoging Sprinters Groningen – Assen**

U adviseert positief. NS besluit conform de adviesaanvraag om de frequentie van Sprinters tussen Groningen en Assen in de spits te verhogen, zodra de daarvoor benodigde infrastructuur gereed is.

#### **Volledige bediening Utrecht Lunetten**

Bij aanvang van de dienstregeling 2016 lijkt het mogelijk om Utrecht Lunetten in beide richtingen weer 4 keer per uur te bedienen. U adviseert positief. NS informeert u naar aanleiding van de capaciteitsverdeling van ProRail over de definitieve uitkomst.

#### **Aanpassing dienstregeling Haarlem – Alkmaar**

Ook wij hebben het verlopen proces met betrekking tot een alternatief plan ten opzichte van dienstregeling 2015 als constructief ervaren. Wij willen u bedanken voor uw betrokkenheid en met het meedenken over de alternatieven.

Als eerste gaat u in op het toekomstperspectief. U adviseert dat NS samen met provincie, de MetropoolRegio Amsterdam, gemeenten in dit gebied en regionale vervoerders de mogelijkheden van een groeiscenario onderzoekt, met een beter opgezet openbaar vervoersysteem. NS wil graag met haar regionale partners de mogelijkheden voor de (middel)lange termijn onderzoeken, omdat de kwaliteit en kwantiteit van de ruimtelijke ontwikkeling en het totale aanbod van vervoerdiensten in de regio nauw op elkaar afgestemd moeten worden. De provincie heeft aangegeven een visie te geven op deze lijn. Vanuit NS zien we er naar uit hier vervolgens samen met alle betrokkenen inhoud aan te geven.



U signaleerde een lichte stijging in 2012 op een aantal stations op de Kennemerlijn. De reizigersaantallen zijn helaas nog steeds niet voldoende om de bediening van deze stations te houden als in 2015. Daarvoor zijn er simpelweg te weinig reizigers. NS houdt de reizigersaantallen in de gaten middels een monitor in overleg met de provincie en MRA. Die monitor is in ontwikkeling

Ten tweede gaf u een aantal aandachtspunten mee. Zo gaf u NS mee te overwegen om een eerdere Intercity van Alkmaar naar Haarlem te rijden. Deze suggestie neemt NS over. Wij hechten aan een goede verbinding voor het woon-werkverkeer vanuit Alkmaar en Beverwijk naar de agglomeraties Leiden en Den Haag. Een extra Intercity draagt hier aan bij. Naar aanleiding van uw advies zal de eerste Spits-Intercity tussen Alkmaar en Haarlem een half uur eerder rijden, namelijk om 06:47 uur vanuit Alkmaar. Als een reiziger gebruikt maakt van deze trein, is de aankomsttijd in Den Haag Centraal, met een overstap in Haarlem, om 07:48 uur.

Een ander aandachtspunt voor u is de tijdsduur van de stationnementen en de bijbehorende reistijd. NS heeft geprobeerd de sprinter Hoorn – Alkmaar – Haarlem – Amsterdam zo snel mogelijk te laten rijden, dat wil zeggen zonder lange halteertijden of verruiming van rijtijden. De rijtijden in dienstregeling 2016 zijn nagenoeg gelijk aan de rijtijden van de huidige Sprinter (serie 14800), die in dienstregeling 2015 na 20:00 uur rijdt. NS heeft uitvoerig bestudeerd of er kortere halteertijden gerealiseerd konden worden, maar gezien de beperkingen in de infrastructuur was dit niet overal mogelijk:

- In Uitgeest wacht de Sprinter zes minuten voordat vertrokken kan worden richting Alkmaar. Deze trein moet namelijk invoegen tussen andere treinen op de corridor Amsterdam – Alkmaar.
- Tussen Alkmaar en Hoorn is er sprake van een grotendeels enkelspoor. Goede aansluitingen in Hoorn tussen de Sprinter en de Intercity zijn voor NS uitgangspunt. Hierdoor is de vertrektijd vanuit Hoorn richting Alkmaar een gegeven. Gevolg is dat de Sprinter niet eerder vanuit Alkmaar richting Hoorn kan vertrekken, omdat gewacht moet worden op de Sprinter uit de richting Hoorn. Een eerder vertrek leidt namelijk tot gemiste aansluitingen in Hoorn.

Met betrekking tot de treindienst Haarlem – Alkmaar besluit NS conform adviesaanvraag met de toevoeging van een extra Intercity in de ochtendspits van Alkmaar naar Haarlem.

#### **Dienstregeling Amsterdam – Zandvoort**

In de capaciteitsaanvraag gaat NS uit van de snelst mogelijke dienstregeling tussen Amsterdam Centraal, Haarlem en Zandvoort. Als de capaciteitsaanvraag voor goederenpaden in 2016 gelijk is aan 2015 zullen deze treinen leiden tot een conflicterende aanvraag. In het capaciteitsverdelingsproces onder leiding van ProRail zullen wij ons maximaal inspannen om de extra reistijd in de dienstregeling van de sprinter te voorkomen. Wij moeten hierbij rekening houden met de afgesproken toedelingsafspraken en met de aanvullende AMvB die geldt t.a.v. de verdeling van goederenpaden.

#### **Tijdelijke aanpassing treindienst rond Almere**

Door werkzaamheden rond Almere is er van medio 2016 tot eind 2016 minder capaciteit beschikbaar. Hierdoor is het niet mogelijk om de Intercity Amsterdam – Lelystad tussen Almere en Lelystad te rijden. De vermindering van het aantal perronsporen in Almere leidt er namelijk toe dat de opvolging tussen de Intercity Amsterdam Centraal – Lelystad en de vlak daarachter rijdende Intercity Schiphol – Lelystad – Zwolle te krap wordt. In de adviesaanvraag spraken wij nog over de periode van mei 2016 tot december 2016. Wij zijn geïnformeerd dat de periode van werkzaamheden nu medio 2016 – december 2016 wordt. Na deze periode zullen er weer vier Intercity's per uur rijden tussen Almere Centrum en Lelystad.



### **Frequentieverhoging Thalys**

Met u zijn wij ook blij met de toevoeging van de trein van de trein 9363 die om 17:52 uur vertrekt uit Brussel. Deze trein biedt een uitstekende aanvulling aan de rand van de dag.

De wijziging per april 2015 is vorig jaar integraal in het proces van de jaardienstaanvraag met u gecommuniceerd. NS en Thalys hebben gezamenlijk bestudeerd op welke tijdstippen een extra trein zou kunnen rijden. Daarbij was inderdaad ook de door u geadviseerde Thalys om 10:17 uur een nadrukkelijke optie. Beide partijen hebben echter gekozen voor een extra trein die het meeste inspeelt op de vraag van reizigers.

Het achterblijven van de uitbreiding van frequentie op zaterdag is geheel en al consequentie van het feit dat er dan aanzienlijk minder (potentiële) reizigers zijn: er zijn minder zakelijke reizigers en de toeristen reizen grotendeels al op vrijdagavond. Op zaterdag ontstaat er dan juist ruimte voor andere treinen, zoals de Ski- en de ZonThalys.

### **Integratie ICE en CityNightLine**

Wij zijn blij met uw positieve reactie op het voorstel tot integratie van ICE en Citynightline. Wij hebben met DB afgesproken dat de in te zetten rytuigen van vergelijkbare kwaliteit als ICE worden. Ook voor de rijtijden is het ons streven om tussen Köln en Amsterdam dicht in de buurt van ICE te blijven. NS en DB zijn nog in gesprek om te kijken of de reistijd van de Citynightline van Keulen naar Arnhem versneld kan worden.

Bij de integratie hebben wij ons gericht op het verbeteren van de verbindingen in de ochtend en in de avond omdat de toegevoegde waarde voor de reizigers hier het grootst is. Dit geldt zowel voor de Citynightline als de eerste ICE van Amsterdam naar Frankfurt. Voor reizigers is een vroegere eerste aankomst op station Keulen Hbf aantrekkelijk. Tevens kunnen reizigers twintig minuten eerder dan nu in Frankfurt komen. NS verwacht daardoor extra reizigers. Dit zien wij ook bij de Intercity Amsterdam – Berlijn (waarvan sinds december 2014 de eerste trein twee uur eerder vertrekt) en de vroege Thalys die om 06:17 uur uit Amsterdam vertrekt.

Uw ideeën voor een ander dienstregelingsconcept (uurdiensten met ander materieel) nemen wij ter kennisgeving aan. Wij hebben hier onlangs in de Locov-vergadering ook over gesproken.

### **Nijmegen – Wijchen**

Wij monitoren de bezetting van de extra sprinters in de spits op het traject Nijmegen – Wijchen. Op basis van recente gegevens van januari en februari 2015, blijkt dat er in de late avondspits niet meer vraag is ten opzichte van de start van de spits. Daarom zien wij op dit moment geen aanleiding voor een latere spits trein van Nijmegen naar Wijchen. Wij blijven de marktontwikkeling monitoren en zullen waar nodig aanpassingen doorvoeren.

### **Heerlen – Aken**

Wij delen uw mening en hebben ons daarom het afgelopen jaar tot het uiterste ingespannen om een directe verbinding tussen Heerlen en Aachen in stand te houden. DB heeft de mogelijkheden onderzocht en geconcludeerd dat dit niet maakbaar is. Daarop hebben de opdrachtgevers (NVR en Provincie Limburg) besloten om geen rijdaden Heerlen-Aachen door DB Regio en NS aan te laten vragen.

Om de reizigers tussen Heerlen en Aachen een robuuste overstap in Herzogenrath te geven is er voor gekozen om de trein niet in Heerlen de Kissel te laten stoppen. Hierdoor wordt ook de overstap vanuit Maastricht op de deze trein robuuster. De gewenste cross-platform overstap in Herzogenrath is grondig bestudeerd, maar blijkt vanwege de beperkte spoorbereikbaarheden in Herzogenrath niet mogelijk. Uw suggestie voor een wachttijdregeling in Herzogenrath nemen wij dankbaar in onderzoek.



Ons kenmerk CC/PA/TD-723

Pagina 4/4

### Onderhoudsrooster

U merkt op dat ProRail momenteel samen met alle betrokken partijen onderzoek doet naar de mogelijkheid van aanpassingen in het onderhoudsrooster om vanaf 2017 – of eerder, waar mogelijk – tot betere oplossingen te komen. NS is partner in deze studie.

Ik hoop 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,

Hans Peters  
Directeur Commercie