



Adviesaanvraag LOCOV

Bijlage 1 bij brief "Locov adviesaanvraag BUP dienstregeling 2013"
Basisuurpatronen dienstregeling 2013

17 februari 2012

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Wijzigingen in de dienstregeling.....	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Nieuwe hoofdstructuur Intercity's tussen Noord-Oost Nederland en Randstad	5
2.3	Uitwerking van wijzigingen tussen Noord-Oost Nederland en Randstad – per corridor	6
2.3.1	Noord-Nederland – Randstad	6
2.3.2	Twente – Deventer/Apeldoorn - Randstad	9
2.3.3	Noordelijke Randstad – Zuidelijke Randstad	10
2.3.4	Utrecht – Den Haag/Rotterdam Centraal	11
2.4	Frequentieverhoging Eindhoven – Limburg	11
2.5	Nieuwe Infrastructuur	12
2.6	Nieuwe Stations	12
2.6.1	Dronten en Kampen	12
2.6.2	Groningen Europapark.....	12
2.6.3	Almere Poort.....	13
2.6.4	Utrecht Leidsche Rijn.....	13
2.6.5	Station Halfweg-Zwanenburg	13
2.7	Overige wijzigingen	13
2.7.1	Verbetering bediening Dordrecht Zuid en Lage Zwaluwe	13
3	Vervoersstromen.....	14
4	Ontwerpen van dienstregeling	16
5	Groei en milieu	17
5.1	Beter productaanbod en groei	17
5.2	Milieu	17
6	Bijlagen	18

1 Inleiding

Dienstregeling 2013 kenmerkt zich door een omvangrijke uitbreiding van de reismogelijkheden voor de reiziger. Met de opname van de Hanzelijn in de dienstregeling komt ruim 50 kilometer nieuw spoor in gebruik waardoor Noord-Nederland en de Noordelijke Randstad fors dichterbij elkaar komen te liggen. Zes nieuwe stations worden in gebruik genomen, Groningen Europapark, Leidsche Rijn¹, Almere Poort, Kampen en Dronten, en ook Station Halfweg-Zwanenburg.

Op vier trajecten gaat NS meer treinen rijden. Natuurlijk tussen Zwolle en Lelystad via de nieuwe Hanzelijn met twee Intercity's per uur en twee Sprinters per uur. Tussen Groningen en Zwolle vindt frequentieverhoging plaats naar twee Intercity's en twee Sprinter per uur. Tussen Eindhoven en Limburg gaat de Intercity Eindhoven vier keer per uur rijden, twee keer per uur Eindhoven – Maastricht en twee keer per uur Eindhoven – Heerlen. Tussen Amersfoort en Hengelo rijden meer treinen, omdat de IC Amsterdam – Berlijn náást de binnenlandse Intercity's rijdt in plaats van in de binnenlandse dienstregeling.

In hoofdstuk 2 wordt beschreven hoe dienstregeling 2013 eruit ziet en wat de wijzigingen zijn ten opzichte van 2012. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de wijzigingen in de vervoersstromen en de zeer belangrijke reizigerscommunicatie.

In hoofdstuk 4 wordt kort ingegaan op de totstandkoming van de dienstregeling, wat in goede samenwerking heeft plaatsgevonden met regionale overheden en andere betrokken partijen

Dienstregeling 2013 kan nog een aantal kleine mutaties ondergaan, vanuit de inpassing van andere vervoerders, reizigers en goederen. Op dit moment is er nog geen aanleiding in deze aanvraag hiervan melding te maken. Voor een goede opname van de Hanzelijn in het spoornetwerk bouwt ProRail in Zwolle een vierde perron en aanvullende infrastructuur zoals extra wissels om goede aansluitingen te kunnen bieden. Hiervan heeft NS in het ontwerp gebruik gemaakt. NS gaat er in zijn aanbod in de dienstregeling van uit dat deze functionaliteit tijdig en volledig gereed is. Indien de voorziene functionaliteit rondom Zwolle niet gereed is, is NS genoodzaakt om over te gaan op een alternatief scenario. De adviesaanvraag is natuurlijk gericht op het presenteren van de plannen voor de capaciteitsaanvraag. De uiteindelijke dienstregeling is onder voorbehoud van de capaciteitsverdeling van ProRail. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden.

NSR bepaalt de komende maanden welk materieel per treindienst wordt ingezet. In deze adviesaanvraag worden de termen "Sprinter" en "Intercity" gebruikt voor de te verwachte materieelinzet.

Dienstregeling 2013 heeft op verschillende plaatsen in Nederland gevolgen voor de aansluitingen van het bus-, tram-, metronetwerk. Hierover wordt regionaal overleg gevoerd met de regionale overheden en vervoerders. De aansluitingen van de NS treinen met de overige treinreizigersvervoerders en NS Hispeed heeft plaatsgevonden in het spoorsectorbrede Ontwerpteam onder leiding van ProRail.

Sleutelprojecten

Zoals bekend werken ook in 2013 NS en ProRail samen met de Rijksoverheid en lokale overheden aan het realiseren van een aantal nieuwe Sleutelprojecten (NSP). Dit betreft de stations Utrecht Centraal, Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal en Breda. Het verbouwen/renoveren van deze grote stations heeft ook gevolgen voor de beschikbare perron- en transfercapaciteit. Hierdoor is er overlast voor klanten en is ook minder capaciteit voor treinen op deze knooppunten. Hetgeen consequenties kan hebben voor het productaanbod van treinen, de robuustheid van de uitvoering

¹ Zie paragraaf 2.6 voor een nadere toelichting op de (on)mogelijkheden.

van de treindienst, maar ook voor de kwaliteit van de transferfunctie van deze stations. NS doet samen met ProRail haar uiterste best de overlast van deze grootschalige bouwwerkzaamheden zo veel mogelijk te beperken (zie bijlage 1, hoofdstuk 5.2).

Reistijdwinst

Dienstregeling 2013 levert op veel trajecten reistijdwinst op en op enkele trajecten verslechtingen. Daarnaast is op enkele trajecten een afweging gemaakt tussen een theoretische reistijdverkortening en de betrouwbaarheid van de geplande reis voor de reiziger. De volledige ingebruikname van de Hanzelijn is uiteraard een enorme vooruitgang voor de reiziger, doordat een snelle nieuwe verbinding tot stand komt tussen Noord Nederland en de Noordelijke Randstad. Omdat het voorliggende plan nog onderhevig is aan wijzigingen en de capaciteitsaanvraag, zijn de reistijden indicatief en niet hard. Bij de thema-sessie met de consumentenorganisaties wordt een indicatieve reistijdentabel gepresenteerd en besproken. De ervaring leert dat in deze thema-sessies de consumentenorganisaties concrete verbeteringen aanbrengt in het belang van de reiziger, die NS door kan voeren.

Dienstregelingswijzigingen in de toekomst

Op dit moment is veel aandacht voor de plannen van NS voor de nieuwe concessie per 2015. Een aantal wensen vanuit regio's voor uitbreiding van toekomstige dienstregelingen krijgt dan ook flinke aandacht in de media. Wij voorzien het aanbod de komende jaren verder uit te breiden. Waar op de belangrijkste corridors in 1934 elk uur een trein reed, in 1970 elk half uur en in 2012 elk kwartier, is het de inzet van NS om in 2020 dan elke tien minuten een trein te rijden. Daarvoor zijn de nieuwe concessie-afspraken met de Staat van groot belang evenals uitbreiding van de infrastructuur. Zo maken bijvoorbeeld de maatregelen OV SAAL korte termijn tot en met 2016 enkele minuten reistijdwinst mogelijk.

De Tweede Kamer zal nog met de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) overleggen over haar concept-beleidsvoornemen voor de nieuwe Concessie. Het parlementaire traject en met name de uitwerking van de concessieafspraken tussen IenM en NS zal waarschijnlijk nog vele maanden duren. NS zet daarna de concessieafspraken om in concrete product verbeteringen voor de reiziger.

Met alle regio's in Nederland bespreken wij vervolgens uitgebreid de impact van de nieuwe concessie op de dienstregelingen vanaf 2015. Want NS voorziet een groei van het aantal reizigers en is van plan haar diensten fors uit te breiden. NS heeft hiervoor met het plan 'Nederland Verbinden' haar algemene ambitie reeds neergelegd, maar uiteindelijk wordt per corridor en regio een optimale bediening opgesteld. Dat kan uiteraard alleen in goed overleg met de regio's, en de consumentenorganisaties. Daarom treden wij graag na afronding van het politieke besluitvormingstraject in Den Haag met de regio's en consumentenorganisaties in overleg over de concrete uitwerking van de plannen in de uiteindelijke dienstregeling.

2 Wijzigingen in de dienstregeling

2.1 Algemeen

De integratie van de nieuwe Hanzelijn infrastructuur tussen Zwolle en Lelystad leidt tot wijzigingen in de landelijke dienstregeling. Het is ten eerste een belangrijke regionale koppeling van het oude en nieuwe land. Ten tweede werken de wijzigingen ook door in een groot gedeelte van het land (boven de lijn Enschede – Utrecht – Rotterdam exclusief de kop van Noord-Holland). Ten derde verbetert de Hanzelijn ook de relatie tussen Noord-Nederland en de Noordelijke Randstad.

Vanwege het aantal voorziene reizigers rijdt NS zowel met Sprinter als doorgaande Intercity's over de Hanzelijn. Daardoor verandert de hoofdstructuur van de Intercity's tussen Noord-Oost Nederland en de Randstad fors. Voor de reizigers was Amersfoort het belangrijke overstappunt van deze Intercity's, in 2013 neemt Zwolle een groot deel van die functie over. Uiteraard blijft de structuur van de Intercity's tussen Noord-Oost Nederland (Groningen/Leeuwarden en Enschede) en de Noordelijke en Zuidelijke Randstad ook in 2013 een samenhangend geheel. Deze hoofdstructuur wordt hieronder nader toegelicht (paragraaf 2.2). Daarna (in paragraaf 2.3) wordt de detaillering van verschillende corridors beschreven.

In 2013 breiden wij op nog meer plekken de dienstregeling uit. De belangrijkste zijn de wijziging van de Intercity-dienstregeling tussen Eindhoven en Limburg (paragraaf 2.4), de frequentieverhoging op Groningen – Zwolle (paragraaf 2.5) en de ingebruikname van een aantal nieuwe stations in de landelijke dienstregeling (paragraaf 2.6). De overblijvende wijzigingen zijn zeer beperkt en zijn beschreven in paragraaf 2.7.

De reiziger zal steeds meer gewend raken aan twee nieuwe materieeltypes in de dienstregeling: de nieuwe Intercity Dubbeldekker en de hogesnelheidstrein V250. Vanaf 2010 renoveert NS de DDAR. Tijdens de renovatie wordt het materieel omgebouwd van stoptrein materieel naar Intercitymaterieel. Bij de renovatie wordt het materieel ook duurzamer gemaakt. Zo wordt energie bespaard doordat de luchtventilatie wordt aangepast aan de hoeveelheid reizigers in elk compartiment. Ook wordt energie bespaard door een speciaal folie op de ruiten, waardoor minder warmte- en koudeverlies optreedt. Voor de verlichting wordt gebruik gemaakt van LED lampen. Deze en andere aanpassingen zorgen voor een totale besparing van 9% op het energieverbruik. Het DDZ-materieel wordt net als het ICM-materieel voorzien van het OBIS-systeem. Dit is het reizigersinformatiesysteem welke op schermen de actuele vertrektijd toont, en wat de reizigers mogelijk maakt om via het draadloze netwerk aan boord van de trein verbinding te maken met het internet.

De modernisering van het Intercitypark van NS loopt volop. Bij de modernisering krijgt het materieel een nieuwe uitstraling en wordt voorzien van vernieuwingen. In maart 2013 is de DDZ gereed. Aan het einde van 2013 start de modernisering van de VIRM. In de loop van 2013 is het volledige Intercity park voorzien van het OBIS-systeem en Internet in de trein.

2.2 Nieuwe hoofdstructuur Intercity's tussen Noord-Oost Nederland en Randstad

Om Nederland optimaal gebruik te laten maken van de Hanzelijn biedt NS doorgaande Intercity's aan op de Hanzelijn. Deze kunnen zowel Leeuwarden als Groningen als begin- en eindpunt hebben. Uit beide steden wil circa 60 % van de reizigers nog steeds in de richting van Utrecht reizen. En reizigers willen daarbij zo min mogelijk overstappen. NS heeft daarom besloten om de Intercity's vanuit Groningen en Leeuwarden alternerend (om en om) te rijden over zowel de Hanzelijn (naar de Noordelijke Randstad) als de Veluwelijn (naar Utrecht en de Zuidelijke Randstad). Zowel Groningen als Leeuwarden hebben dus elk uur een rechtstreekse verbinding met zowel de Noordelijke als de Zuidelijke Randstad. In Zwolle hebben reizigers een "cross platform" aansluiting van de ene Intercity naar de andere, in beide richtingen.

Vanuit het Noorden om-en-om over Hanzelijn en Veluwelijn

De Intercity's over de Hanzelijn rijden in de richting van Amsterdam Zuid en Schiphol en rijden vervolgens door naar Leiden en Den Haag Centraal. De Intercity's vanuit Groningen en Leeuwarden over de Veluwelijn hebben als eindbestemming Rotterdam Centraal. Meer reizigers op de corridor Zwolle – Utrecht willen namelijk doorreizen naar Rotterdam Centraal dan naar Den Haag Centraal. Noord-Nederland krijgt een rechtstreekse verbinding met Den Haag Centraal via de Hanzelijn, en een iets snellere verbinding met een cross-platform overstap via Utrecht in vergelijking met dienstregeling 2012. Dit is de meest optimale oplossing voor het grootste aantal reizigers.

Amersfoort blijft belangrijk station voor overstap

Dat alle Intercity's uit Zwolle voortaan in Amersfoort doorgaan richting Utrecht heeft gevolgen voor de aansluitingsknoop te Amersfoort. Vanuit Amersfoort willen reizigers zonder verdere aanpassingen richting Schiphol reizen; daarvoor zetten wij de Intercity vanuit Apeldoorn in. Maar ook vanuit Twente en Deventer/Apeldoorn wil de meerderheid van de reizigers richting Utrecht en verder. Daarom heeft NS gekozen om 1x per uur van Enschede naar Utrecht – Den Haag Centraal te rijden (die in Amersfoort aansluiting geeft op een andere trein die vanuit Amersfoort naar Schiphol rijdt) en 1x per uur Enschede – Schiphol (die in Amersfoort aansluiting geeft op een andere trein die van Amersfoort naar Den Haag Centraal rijdt). Deze lijnvoering betekent dat Amersfoort 2x per uur een directe verbinding behoudt met Den Haag Centraal naast de directe verbinding met Rotterdam Centraal. Om dit te kunnen realiseren verschuiven de Intercity's vanuit Enschede met een kwartier, dit past bij de overige ontwikkelingen in Twente (zie paragraaf 2.3.2).

Verbindingen van en naar het oosten van het land

In het belang van de reiziger wil NS graag in de spits de frequentie tussen Deventer en Amersfoort op vier Intercity's per uur houden. Deze Intercity's, in de spits, zullen naar Amsterdam Centraal rijden in plaats van naar Rotterdam Centraal, zoals in 2012 het geval is.

De Intercity Deventer – Amsterdam Centraal heeft in Amersfoort een aansluitingsknoop met de Intercity Zwolle – Rotterdam Centraal. Spitsreizigers vanuit Deventer/Apeldoorn hebben dan 1x per uur een directe verbinding met Utrecht Centraal, één keer per uur een directe verbinding met Schiphol en 2x per uur een directe verbinding met Amsterdam Centraal.

De internationale trein van/naar Berlijn wordt zeven keer per dag, veelal in het dal, geïntegreerd op het traject Deventer – Amsterdam (inclusief de aansluitingsknoop in Amersfoort op de Intercity Zwolle – Rotterdam). Dit is een grote verbetering voor internationale reizigers aangezien meer dan 90% van hen naar Amsterdam Centraal wil in plaats van Schiphol.

In de volgende paragrafen wordt verder ingegaan op de lijnvoering en bijzonderheden van de verschillende corridors waarbij ook de onderliggende netwerken worden toegelicht.

2.3 Uitwerking van wijzigingen tussen Noord-Oost Nederland en Randstad – per corridor

2.3.1 Noord-Nederland – Randstad

LOCOV en ROCOV hebben een voorstel gedaan voor Noord Nederland. NS gaat graag het gesprek aan om meer treinen, meer verbindingen en meer service te kunnen bieden. In de concessie -die vanaf 2015 ingaat - is afgesproken dat stations die nu nog maar één keer per uur worden bediend, vanaf dat jaar twee keer per uur worden bediend tot 20:00 uur 's avonds. Reizigers kunnen dan via de stations Meppel, Wolvega, Akkrum en Grou twee keer per uur de trein nemen. Dat is goed nieuws voor Friesland en Overijssel.

Op dit moment zijn de provincie Friesland, Rocov en NS in gesprek over verschillende modellen. De plannen zoals die nu besproken worden, kunnen gezien de impact mogelijk niet al in de dienstregeling 2013 gerealiseerd worden. Wel zal al in 2013 Leeuwarden over zowel de Veluwelijn

als de Hanzelijn een directe en snelle verbinding krijgen met de Noordelijke en Zuidelijke Randstad. Zodra ontwerp en financiering van de voorgestelde dienstregelingsvarianten vast zou liggen, zou NS een daarvan kunnen verwerken in een volgende dienstregeling. Onze gezamenlijke inspanning is uiteraard om dit zo snel mogelijk te bereiken in het belang van de reiziger.

Ik hecht eraan te melden dat NS begrip heeft voor uw zorg dat Friesland slechts twee keer per uur een Intercity-verbinding krijgt die tussen Meppel en Heerenveen op alle stations zou stoppen. Daar willen we graag een oplossing voor vinden. Dat is ook de reden waarom we de voorstellen van ROCOV en Rover als waardevol beschouwen. Wij zijn hier heel serieus naar aan het kijken. Graag zetten we onze samenwerking dan ook voort om elk jaar een dienstregeling te ontwerpen die beter is voor de Friese reiziger en betaalbaar voor de overheid.

De Intercity's vanuit Groningen en Leeuwarden rijden afwisselend over de Hanzelijn of Veluwelijn. In Zwolle arriveren beide treinen altijd tegelijkertijd zodat er een goede overstap mogelijk is voor reizigers die in de andere reisrichting willen. De lijnvoering en stopregime is als volgt:

Het ene halfuur (1x per uur)

- Groningen – Assen – Zwolle – Lelystad Centrum – Almere Centrum – Duivendrecht – Amsterdam Zuid – Schiphol – Leiden Centraal – Den Haag Centraal

In combinatie met

- Leeuwarden – Heerenveen – Steenwijk – Zwolle – Amersfoort – Utrecht Centraal – Gouda – Rotterdam Alexander – Rotterdam Centraal

Het andere halfuur (1x per uur)

- Groningen – Assen – Zwolle – Amersfoort – Utrecht Centraal – Gouda – Rotterdam Alexander – Rotterdam Centraal

In combinatie met

- Leeuwarden – Grou-Jirnsum – Akkrum – Heerenveen – Wolvega – Steenwijk – Meppel – Zwolle – Lelystad Centrum – Almere Centrum – Duivendrecht – Amsterdam Zuid – Schiphol – Leiden Centraal – Den Haag Centraal

Alle onderzoeken laten zien dat relatief meer reizigers van/naar Groningen zijn dan van/naar Leeuwarden. Omdat een keuze nodig is, kiest NS ervoor om voor de grootste groep reizigers de overstaptijd (en daarmee de reistijd) te Zwolle zo kort mogelijk te houden. Net als in de huidige situatie komt daarom de Intercity vanuit Groningen naar de Randstad als laatste aan. Bij vertrek uit Zwolle vertrekt de Intercity naar de Hanzelijn altijd als eerste over de nieuwe Hanzelijn brug nabij Zwolle. De Intercity naar Utrecht vertrekt als tweede.

Doordat een zeer groot aantal reizigers naar de Randstad voortaan via de Hanze- en Flevolijn reist in plaats van via de Veluwelijn vervallen de voortreinen² in de spits tussen Zwolle en Utrecht. Wel blijft NS de vervoersstromen monitoren.

Reizigers vanuit Noord-Nederland die naar Amsterdam Centraal reizen stappen momenteel in Amersfoort over. In 2013 zullen zij via de Hanzelijn reizen en overstappen te Lelystad. In Lelystad is een cross-platform overstap van 3 minuten. De reiziger kan er ook voor kiezen over te stappen in Almere. Lelystad behoudt dus zowel de IC-verbinding naar Amsterdam Centraal als naar Amsterdam Zuid en Schiphol.

Tussen Zwolle en Amsterdam Centraal gaat 2x per uur een Sprinter rijden die de nieuwe stations Kampen en Dronten bedient.

² Dit zijn treinen die in 2012 rijden in de spits op de drukke corridor Zwolle-Utrecht

Groningen – Zwolle

Vanwege het stijgende aantal reizigers tussen Groningen en Zwolle, voert NS een frequentie verhoging door op het traject Groningen – Zwolle. Hier gaan per uur twee Intercity's en twee Sprinters rijden. De Intercity's stoppen alleen in Assen en de Sprinters bedienen alle stations inclusief het nieuwe station Groningen Europapark. De verhoging van de frequentie heeft naar verwachting ook positieve effecten op het gebruik van ander regionaal openbaar vervoer.

Op dit moment is NS met de provincie Fryslân, het Rocov en Rover in gesprek over een dienstregelingsvariant met extra treinen en splitsen en combineren in Zwolle. De uitkomst van deze besprekingen zal nog niet in 2013 kunnen worden ingepast.

Flevoland

In 2013 wordt Flevoland echt integraal opgenomen in de landelijke dienstregeling. Samengevat rijden er straks twee Intercity's en twee Sprinters per uur over de Hanzeboog, en vier Intercity's en zes Sprinters over de Hollandse Brug.

De Intercity's die nu al rijden in Flevoland rijden door over de Hanzelijn en worden in Zwolle geknoopt met het netwerk van Noord Nederland. Daardoor verschuiven ze een kwartier, zodat reizigers in Flevoland ieder kwartier gebruik kunnen maken van een Intercity. De Sprinters verschuiven ook een kwartier mee. Het gaat om de volgende treindiensten: de Intercity Lelystad – Amsterdam Centraal, de Sprinter Lelystad – Amsterdam Centraal, de Sprinter Almere – Hoofddorp.

De Intercity's die vanuit Zwolle komen, rijden twee keer per uur via Lelystad Centrum, Almere Centrum, Duivendrecht en Amsterdam Zuid door naar Schiphol, Leiden Centraal en Den Haag Centraal. Wanneer het aantal reizigers per Intercity via de Hanzelijn tussen Noord-Nederland en Schiphol de huidige inschattingen toch overstijgt, overweegt NS in de spitsrichting een Intercity tussen Almere naar Schiphol toe te voegen.

Tussen Zwolle–Lelystad–Amsterdam Centraal gaat – als hiervoor aangegeven – twee keer per uur een Sprinter rijden. Hierdoor ontstaat er tussen Lelystad en de Almeerse stations een directe bediening door middel van Sprinters.

In Lelystad start een Intercitydienst twee keer per uur naar Amsterdam Centraal en verder naar Den Haag Centraal. Vanuit Amsterdam Centraal rijdt de Intercity uit Lelystad door naar Den Haag Centraal via Schiphol. Reizigers krijgen zo een directe relatie tussen Flevoland en Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Lelylaan.

In Almere Oostvaarders start twee keer per uur een Sprinterdienst via Schiphol naar Hoofddorp (in de spits door naar Leiden).

De Sprinter Almere – Utrecht zal tijdelijk, zolang de keervoorziening in Almere niet gereed is, starten in Almere Oostvaarders. Deze treindienst stopt niet overal. Vanaf Naarden Bussum blijft de bediening van deze treindienst gelijk aan de huidige dienstregeling en stopt niet te Bussum Zuid, Hilversum Noord en Hollandse Rading.

Gooi

Station Amsterdam Sciencepark wordt ingaande dienstregeling 2013 bediend door de Sprinter Zwolle – Almere – Amsterdam Centraal en door de Sprinter Amersfoort – Amsterdam Centraal. Daardoor wordt dit station vier maal per uur in beide richtingen bediend door een Sprinter.

De Intercity's in het Gooi kunnen ieder kwartier gaan rijden omdat de tijdligging van de Intercity Enschede – Schiphol een kwartier is verschoven. De huidige gebundelde ligging van de Intercity's is niet meer nodig, hierdoor worden de Sprinters in Weesp in 2013 nog maar door één Intercity

ingehaald. Dat is goed nieuws voor de reiziger, want de Sprinter staat hierdoor slechts vier minuten stil in Weesp. Ook rijden de Sprinters in het Gooi gelijkmatiger verdeeld over het uur.

Doordat de verschoven Sprinterdiensten vanuit Flevoland een aansluitingsknoop bieden in Weesp, schuiven de Sprinterdiensten in het Gooi eveneens ongeveer een kwartier mee.

2.3.2 Twente – Deventer/Apeldoorn - Randstad

De Intercity's vanuit Oost-Nederland naar de Randstad hebben de volgende lijnvoering en stopregime:

- 1x per uur Enschede – Hengelo – Almelo – Deventer – Apeldoorn – Amersfoort – Utrecht Centraal – Gouda – Den Haag Centraal.
In Amersfoort sluit deze IC aan op de IC Amersfoort Schothorst – Amersfoort – Hilversum – Duivendrecht – Amsterdam Zuid – Schiphol
- 1x per uur Enschede - Hengelo – Almelo – Deventer – Apeldoorn – Amersfoort – Hilversum – Duivendrecht – Amsterdam Zuid – Schiphol.
In Amersfoort sluit deze IC aan op de IC Amersfoort – Utrecht Centraal – Gouda – Den Haag Centraal.

Ten opzichte van de huidige dienstregeling zijn deze Intercity's naar Den Haag Centraal en Schiphol een kwartier in de tijd verschoven.

Vanuit Deventer krijgt de reiziger in de spits een derde en vierde Intercity dienst aangeboden in de richting van Amsterdam Centraal:

- 2x per uur spits Deventer – Apeldoorn – Amersfoort – Hilversum – Amsterdam Centraal.
In het dal rijdt deze Intercity vanaf Amersfoort.

Deze Intercity's sluiten in Amersfoort aan op de Intercity Groningen/Leeuwarden – Zwolle – Utrecht Centraal – Gouda – Rotterdam Centraal. Zeven keer per dag wordt de Intercity naar Amsterdam Centraal gereden door de internationale trein van Hannover/Berlijn.

De overstaptijd voor reizigers vanuit Twente en Deventer/Apeldoorn naar Amsterdam Centraal in Amersfoort blijft gelijk in de spits en wanneer de internationale trein rijdt. Daarbuiten wordt de overstaptijd een kwartier (nu zeven minuten) vanwege de verschuiving van een kwartier van de Intercity uit Enschede.

Twente

Niet alleen de Intercity vanuit Enschede naar de Randstad verschuift met een kwartier ten opzichte van de huidige dienstregeling. Ook de Sprinter Enschede – Zwolle schuift een kwartier. Deze Sprinter heeft tot april 2013 nog een 'knip' in Nijverdal vanwege het project "Combiplan Nijverdal" (bouw auto- en spoortunnel).

De Sprinter Enschede – Zwolle kan weer in de aansluitingsknoop van Zwolle worden gebracht met het gereedkomen van de nieuwe infrastructuur in Zwolle (vierde perron). Hiermee worden de overstaptijden verkort.

Reizigers kunnen in Deventer en Apeldoorn overstappen van de Sprinter Enschede – Apeldoorn op de Intercity naar de Randstad. Omdat de Intercity Enschede – Randstad met een kwartier schuift, wordt daarom ook de Sprinter Enschede – Apeldoorn aangepast. Doordat de Sprinter verschuift kan in Twente van Wierden tot Enschede een kwartierdienst worden gehandhaafd. Vanaf april 2013 (wanneer tunnel Nijverdal gereed is) wordt bovendien in Hengelo vier keer per uur een aansluiting geboden van en naar de stoptreinen van Syntus op Zutphen/Goor – Oldenzaal/Bad Bentheim.

Omdat de internationale trein in een ander kwartier rijdt dan de beide Intercity's vanuit Enschede naar de Randstad, wordt Enschede in 2013 niet meer geconfronteerd met zeven keer per dag een pendeltrein van/naar Hengelo.

Stedendriehoek

In de stedendriehoek Deventer, Apeldoorn en Zutphen voert NS een wijziging door waarbij zo veel mogelijk reizigers gebaat zijn. Een aantal verbindingen wijzigt in de nieuwe structuur, een aantal blijft gelijk.

De Intercity op de IJssellijn, corridor Zwolle – Roosendaal, wijzigt niet omdat deze zowel in Zwolle als in Zutphen is verankerd in een aansluitingsknoop. De stoptrein Zutphen – Apeldoorn, vanaf 2013 gereden door Arriva, wijzigt ook niet. Deze kan ook niet gewijzigd worden met de beschikbare infrastructuur: de aansluitingsknoop Zutphen, de IJsselbrug bij Zutphen en het enkelsporige baanvak.

Doordat de Intercity Enschede – Rotterdam/ Schiphol een kwartier verschuift en bovenstaande treinen niet, wordt *buiten de spits* de overstaptijd in Apeldoorn vanuit de richting Zutphen naar Amersfoort met een kwartier verruimd tot circa twintig minuten. In de spits heeft de Intercity Enschede – Rotterdam/ Schiphol aansluiting op de derde en vierde Intercity vanuit Deventer naar Amersfoort en verder en bovendien blijft de overstaptijd wel hetzelfde als in 2012. De ervaring leert dat het overgrote deel van de reizigers dan het alternatief zal kiezen om via Arnhem naar de Randstad te reizen. De zeer beperkte groep reizigers van Zutphen naar station Amersfoort buiten de spits hebben dit alternatief niet.

Ook reizigers vanuit Enschede/Almelo naar Zutphen en Zwolle zullen alternatieven gaan benutten, omdat ook de overstaptijd in Deventer vanuit de richting Enschede/Almelo naar Zutphen of Zwolle met een kwartier toeneemt. De meeste reizigers tussen Twente en Zwolle zullen weer via Nijverdal gaan reizen, wanneer vanaf april 2013 de spoorverbinding door Nijverdal is hersteld. Dit is immers een reis die korter is en zonder overstap. Reizigers uit Holten en Rijssen kunnen via Wierden naar Zwolle reizen.

Reizigers tussen de stations Almelo en Holten hebben in de richting van Zutphen/Arnhem in de huidige route ook een kwartier langere overstap. Ook daar zullen reizigers andere keuzes gaan maken. Reizigers uit Almelo kunnen eens in de twee uur – gebruik maken van de internationale trein – een snelle overstap maken in de richting van Zutphen. En reizigers uit Enschede en Hengelo kiezen waarschijnlijk het alternatief met Syntus via Goor/Lochem naar Zutphen.

De derde en vierde ‘spits’ Intercity vanaf Deventer gaat in 2013 naar Amsterdam Centraal, wat betekent dat de spitsreizigers vanuit Deventer en Apeldoorn met een verandering te maken krijgen. Op dit moment gaan de spits-Intercity’s immers naar Utrecht en Rotterdam Centraal. De reizigers in de richting van Utrecht hebben in 2013 in Amersfoort een aansluiting op de Intercity’s Noord-Nederland – Utrecht – Rotterdam Centraal.

2.3.3 Noordelijke Randstad – Zuidelijke Randstad

Zowel de Intercity van de Hanzelijn als de Intercity tussen Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal via Schiphol verbinden de noordelijke en zuidelijke Randstad. Daarnaast rijden ieder kwartier Intercity’s vanuit Amsterdam Centraal via Haarlem naar Den Haag HS en Rotterdam Centraal. Naast deze NSR Intercity’s bieden de treinen van Hispeed de relatie Amsterdam Centraal – Schiphol – Rotterdam aan.

NS heeft gezocht naar een betere verbinding van de Intercity Rotterdam – Haarlem met de Intercity Den Haag Centraal – Schiphol. In dienstregeling 2012 is de overstaptijd tussen deze Intercity's circa tien minuten te Leiden. Vanwege de ingebruikname van de Hanzelijn in dienstregeling 2013 en de aanpassingen op de Zuidtak is het mogelijk geworden om:

- 2x per uur een cross-platform overstap te Leiden te bieden tussen de Intercity Den Haag Centraal – Amsterdam Centraal en de Intercity Vlissingen – Rotterdam – Haarlem – Amsterdam Centraal. De overstap wordt mogelijk tussen beide Intercity's in beide richtingen (zowel noord- als zuidrichting).
- in de tussenliggende kwartieren te Leiden een cross-platform overstap vanuit Rotterdam naar Schiphol/Amsterdam Zuid (en vice versa).

Het gevolg van de aansluitingsknoop is dat de Intercity's Den Haag Centraal – Leiden (-Schiphol) niet meer in het huidige kwartierinterval, maar in een 21 min / 9 min interval rijden (in beide richtingen). Tussen Leiden en Schiphol is de verdeling van de Intercitydiensten 17 min / 13 min.

De Sprinters zijn niet gewijzigd ten opzichte van 2012.

2.3.4 Utrecht – Den Haag/Rotterdam Centraal

Deze verbindingen worden als volgt ingevuld:

- in het ene kwartier (2x per uur) Intercity's vanuit Noord-Nederland via Amersfoort – Utrecht – Rotterdam Centraal met aansluitend Utrecht – Den Haag Centraal;
- in het andere kwartier (2x per uur) Intercity's van Enschede of Amersfoort via Utrecht – Den Haag Centraal Met aansluitend Utrecht – Rotterdam Centraal .

Hierdoor blijft het kwartiersysteem tussen Utrecht en Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal bestaan. Alle snelle aansluitingen tussen bovengenoemde richtingen worden in Utrecht "cross platform" geboden.

In Utrecht worden Intercity's niet meer gesplitst en gecombineerd. Dit is voor minder ervaren reizigers een verduidelijking, omdat het geen verschil maakt of met 'voor' of 'achter' in de trein zit.

De Sprinters zijn niet gewijzigd ten opzichte van 2012.

2.4 Frequentieverhoging Eindhoven – Limburg

In lijn met de groeiende vraag gaat NS meer verbindingen aanbieden; verbindingen binnen Limburg en tussen Limburg, Noord-Brabant en het midden van het land. Hiermee beantwoordt NS ook aan het huidige kabinetsbeleid om de landsgebieden en de grensregio's beter bereikbaar te maken.

Kern van de verandering in Limburg is het aanvullen van de huidige frequentie met meer treinen. In plaats van de halfuurdienst IC Amsterdam-Maastricht/Heerlen en de halfuurdienst Schiphol – Eindhoven krijgt de reiziger een halfuurdienst IC Amsterdam – Maastricht en een halfuurdienst IC Schiphol – Heerlen, waardoor er tussen Eindhoven en Sittard een kwartierdienst ontstaat.

- 2x per uur Amsterdam CS - Amsterdam Amstel - Utrecht CS - Den Bosch – Eindhoven – Weert – Roermond – Sittard – Maastricht;
- 2x per uur Schiphol – Amsterdam Zuid - Amsterdam Bijlmer – Utrecht CS – Den Bosch – Eindhoven – Weert – Roermond – Sittard – Heerlen;
- Deze vier treinen rijden tussen Utrecht CS en Sittard in een kwartierdienst.

De frequentieverhoging betekent dat reizigers meer verspreid zullen gaan reizen.

De ligging van de Intercity's in combinatie met de Sprinter-verbinding tussen Heerlen en Sittard en Maastricht en Sittard zorgt ervoor dat in Limburg de reiziger met NS vier reismogelijkheden per uur heeft tussen alle grote stations (waar Intercity's stoppen). Wij verwachten dat 18.000 reizigers per werkdag die zullen profiteren van de frequentieverhoging van twee naar vier Intercity's. Daarnaast zullen ruim 10.000 reizigers per werkdag profiteren van kleine reistijdverkortingen en meer reismogelijkheden, omdat Maastricht en Heerlen vier verbindingen naar het Noorden krijgt,

waarvan twee direct en twee met een overstap van een Sprinter. In totaal profiteren ruim 28.000 reizigers van deze verbetering. De verhoging van de frequentie heeft naar verwachting ook positieve effecten op het gebruik van ander regionaal openbaar vervoer.

NS heeft in goed overleg met Veolia haar dienstregelingsplannen aangepast om tegemoet te komen aan een wens van de regionale vervoerder. Aangezien de Intercity uit Eindhoven een kwartier eerder/later in Heerlen aankomt, verandert de aansluiting van de Veolia-treinen uit Kerkrade in Heerlen op treinen richting Sittard. Veolia heeft zich daarover uitgesproken voor een patroon van de stoptrein dat over de gehele dag gelijk is; NS voldoet aan deze wens.

De huidige Intercity naar Heerlen en Maastricht zal in 2013 naar Maastricht rijden. De trein van Schiphol naar Eindhoven zal doorrijden naar Heerlen. Omdat deze een kwartier eerder/later ligt, is de overstap in Sittard op de Maaslijn voor reizigers uit Heerlen een kwartier langer. Ook de overstap in Eindhoven naar Tilburg en Breda krijgt voor de reiziger uit Heerlen deze verlenging. Het gaat om iets meer dan 500 reizigers per richting. Reiziger van of naar Sittard reizen zeven tot acht minuten sneller als zij met de Sprinter reizen en overstappen op de Intercity.

Door de aanpassingen in de dienstregeling is de reistijd Eindhoven – Aken met 14 minuten verkort. Dit komt enerzijds door een kortere overstap in Heerlen en anderzijds door een snellere reistijd tussen Eindhoven en Heerlen doordat het splitsen en combineren niet meer plaatsvindt in Sittard.

Er zullen positieve en enkele negatieve effecten zijn voor Sprinterrelatie, waarbij de verwachting is dat dit per saldo positief zal zijn. De Sprinter Maastricht –Roermond sluit nu in Roermond aan op de Intercity, deze zal in 2013 ingehaald worden te Sittard. Dat betekent voor veel relaties een versnelling want de reizigers kunnen al in Sittard op de Intercity stappen. Van het ene Sprinterstation naar het andere via Sittard gaat het wel wat langer duren. Effecten voor busaansluitingen zijn naar verwachting van Veolia per saldo positief, omdat er meer rijden.

2.5 Nieuwe Infrastructuur

Voor een goede opname van de Hanzelijn in het spoornetwerk bouwt ProRail in Zwolle een vierde perron en aanvullende infrastructuur zoals extra wissels om goede aansluitingen te kunnen bieden. Hiervan heeft NS in het ontwerp gebruik gemaakt. NS gaat er in zijn aanbod in de dienstregeling van uit dat deze functionaliteit tijdig en volledig gereed is. Indien de voorziene functionaliteit rondom Zwolle niet gereed is, is NS genoodzaakt om over te gaan op een alternatief scenario.

2.6 Nieuwe Stations

2.6.1 Dronten en Kampen

De nieuwe stations Dronten en Kampen liggen aan de Hanzelijn. Deze stations worden in de dienstregeling opgenomen zodra aan alle randvoorwaarden is voldaan (stationsinfrastructuur, bereikbaarheid en toegankelijkheid, basisvoorzieningen in de keten gereed, etc.). Beide nieuwe stations worden 2x per uur bediend door de Sprinter Zwolle – Almere – Amsterdam Centraal. Het (uiteindelijke) aantal nieuwe in- en uitstappers per gemiddelde werkdag is voor Dronten voorzien op 3.000 per dag, voor Kampen zijn dat er 3.500 per dag.

2.6.2 Groningen Europapark

Het nieuwe station Groningen Europapark kan momenteel alleen bediend worden door Arriva. Vanaf dienstregeling 2013 is een nieuw station gereed dat door zowel Arriva als de Nederlandse Spoorwegen kan en zal worden bediend. Wij nemen het station volgend jaar 2x per uur op in de Sprinterdienst Groningen – Zwolle. Het (uiteindelijke) aantal nieuwe in- en uitstappers per gemiddelde werkdag is voorzien op 1.300.

2.6.3 Almere Poort

Het nieuwe station Almere Poort wordt ingaande dienstregeling 2013 door NS bediend. Hiermee vervalt de Intercity bediening van Almere Buiten en tevens de bediening van de evenementenhalte Almere Strand. Evenementen zullen voortaan vanuit Almere Poort bereikbaar zijn in plaats van Almere Strand. Almere Poort wordt 6x per uur bediend:

- 2x per uur door de Sprinter Zwolle – Kampen – Dronten – Lelystad Centrum – Almere Oostvaarders – Almere Buiten – Almere Parkwijk - Almere Centrum – Almere Muziekwijk – Almere Poort – Weesp – Diemen – Amsterdam Science Park – Amsterdam Muiderpoort – Amsterdam Centraal.
- 2x per uur door de Sprinter Almere Oostvaarders - Almere Buiten – Almere Parkwijk - Almere Centrum – Almere Muziekwijk – Almere Poort – Weesp – Diemen Zuid – Duivendrecht – Amsterdam RAI – Amsterdam Zuid – Schiphol – Hoofddorp.
- 2x per uur door de Sprinter Almere Oostvaarders (tijdelijk) - Almere Buiten – Almere Parkwijk - Almere Centrum – Almere Muziekwijk – Almere Poort – Naarden/Bussum - Hilversum – Hilversum Sportpark – Utrecht Overvecht– Utrecht Centraal. Deze Sprinter stopt niet te Bussum Zuid, Hilversum Noord en Hollandse Rading.

Het verwachte (uiteindelijke) aantal nieuwe in- en uitstappers per gemiddelde werkdag is 3.600.

2.6.4 Utrecht Leidsche Rijn

Station Utrecht Leidsche Rijn is moeilijk inpasbaar gebleken in de dienstregeling van 2013. De beschikbare capaciteit op het drukbereden spoor tussen Utrecht en Woerden blijkt onvoldoende om de geplande vier treinen volgens de afgesproken plannormen te laten halteren op station Utrecht Leidsche Rijn. Dit kan mogelijk tot gevolg hebben dat Utrecht Leidsche Rijn nog niet per december 2012 bediend zal worden, maar op een later tijdstip. Het dichtbij liggende station Utrecht Terwijde zal voor de meeste reizigers het alternatief zijn. Overigens loopt mogelijk een aantal ontwikkelingen in het stationsgebied achter. Over Leidsche Rijn vindt overleg plaats tussen NS, ProRail en de regionale overheden. Ook de aan de bediening van Utrecht Leidsche Rijn gekoppelde frequentieverhoging naar vier Sprinters per uur tussen Woerden en Utrecht is onderdeel van deze discussie.

2.6.5 Station Halfweg-Zwanenburg

Station Halfweg-Zwanenburg komt in gebruik per ingang van de dienstregeling.

2.7 Overige wijzigingen

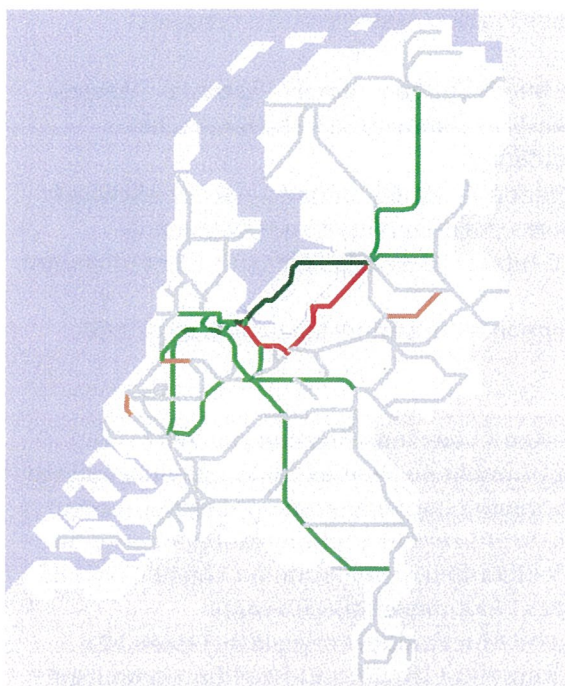
Het aantal wijzigingen buiten die als gevolg van ingebruikname van de Hanzelijn en de frequentieverhoging in Limburg is beperkt. Het streven van NS is geweest om zo min mogelijk wijzigingen door te voeren.

2.7.1 Verbetering bediening Dordrecht Zuid en Lage Zwaluwe

In de spits rijdt elk kwartier vanuit Dordrecht een Sprinter naar Dordrecht Zuid en Lage Zwaluwe. Vanaf daar rijdt het ene kwartier een Sprinter door naar Breda, het andere kwartier naar Roosendaal. Op beide takken rijdt dus een halfuurdienst. In de daluren rijdt er één keer per uur een Sprinter naar Roosendaal en één keer per uur naar Breda. In de huidige dienstregeling resulteert dat in een 15/45 interval op de stations Dordrecht Zuid en Lage Zwaluwe. 's Avonds en in het weekend rijdt er geen kwartierdienst "boven" Dordrecht, waardoor er geen doorgaande Sprinter Breda – Rotterdam zou zijn. NS wijzigt daarom in daluren de vertrek- en aankomsttijden van de Sprinter tussen Breda en Dordrecht een kwartier. Hierdoor ontstaat op de stations Dordrecht Zuid en Lage Zwaluwe een halfuurdienst, en is er ook in daluren een doorgaande Sprinter Breda – Rotterdam. Op de stations Breda en Breda Prinsenbeek ontstaat hierdoor een andere patroonvertrektijd in spits dan in dal.

3 Vervoersstromen

Met dienstregeling 2013 zullen zogenaamde vervoersstromen wijzigen. Reizigers passen hun reisgedrag aan. Doordat de Hanzelijn bijvoorbeeld in gebruik genomen wordt, gaan reizigers zich anders verdelen over het spoornetwerk. NS berekent zoals bekend met modellen de verwachte reizigersstromen. Wij hebben in onderstaande figuur inzichtelijk gemaakt op welke corridors er meer of minder reizigers te verwachten zijn.



Rood:	iedere dag 4.000 tot 8.000 minder reizigers
Oranje:	iedere dag 1.000 tot 4.000 minder reizigers
Grijs:	iedere dag 1.000 meer reizigers meer tot 1.000 minder reizigers
Groen:	
Licht:	ieder dag 1.000 tot 4.000 meer reizigers
Midden:	iedere dag 4.000 tot 8.000 meer reizigers
Donker:	iedere dag meer dan 8.000 meer reizigers

Verklaring

De figuur geeft de zogenaamde baanvakbelasting weer. Dit is het aantal reizigers dat per dag over dat een deeltraject reizen (in beide richtingen). In de figuur is weergegeven hoeveel meer of minder reizigers er over een deeltraject reizen.

Duidelijk is te zien dat bijvoorbeeld reizigers die eerst via Amersfoort reisden, nu over de Hanzelijn gaan reizen. Dit is een wezenlijke verandering in het gebruik van het spoornetwerk. De Hanzelijn

komt, zoals ook bedoeld was, tegemoet aan een behoefte van reizigers.

Ook is te zien dat zowel ten zuiden van Eindhoven en tussen Groningen en Zwolle een groei van het aantal reizigers is. De frequentieverhoging in deze gebieden komt daarmee duidelijk tegemoet aan de behoefte van reizigers.

Tussen Almelo en Deventer zullen minder mensen gaan reizen. Deze reizigers verspreiden zich over andere routes, zoals via Wierden en via Nijverdal.

Tussen Deventer en Wierden neemt het aantal reizigers af doordat de rechtstreekse treindienst door Nijverdal hersteld is. Reizigers hoeven niet meer om te reizen via Deventer – Wierden.

Het aantal reizigers op de Gooilaan daalt als gevolg van de ingebruikname van de Hanzelijn. Reizigers vanuit noordoost Nederland reizen niet meer over Amersfoort naar Weesp.

Algemeen

Het gewogen beeld is dat de reiziger er flink op vooruit gaat. De dienstregeling 2013 biedt veel reizigers verbeteringen en zal resulteren in groei van het aantal reizigers, niet alleen bij NS maar ook bij regionale OV-bedrijven (zowel trein als bus).

Inschatting is dat één op de zes reizigers te maken krijgt met veranderingen. Omdat hij kiest voor de snellere reistijd via de Hanzelijn, of overstapt op Zwolle in plaats van Amersfoort. Ook frequentieverhogingen en verleggingen van treinen in het uur zijn van invloed.

Op dit moment is onduidelijk welk effect de verwachte achterblijvende economische groei op het vervoer per trein zal hebben. NSR behoudt zich het recht voor als door dergelijke omstandigheden



het aantal reizigers significant achterblijft bij de verwachtingen, een deel van de voorgestelde uitbreidingen van het treinproduct niet door te voeren in dienstregeling 2013.

Reizigerscommunicatie

Zowel in de aanloop naar de start van de nieuwe dienstregeling als tijdens en na de introductie hiervan, is reizigerscommunicatie essentieel. Dit voorjaar bereidt NS de reizigerscommunicatie voor, met als doel de reiziger goed mee te nemen in het 'waarom' van die wijziging, het voordeel ervan helder maken, en in december en januari hem goed te begeleiden in de wijziging. Hierbij is de insteek om kort, bondig, feitelijk en per corridor te communiceren naar de reiziger. Centraal staat het reizigersgemak. De uitdaging zal zijn om maatwerk per corridor te leveren zodat de reiziger met name over 'zijn eigen reis' geïnformeerd wordt. De lessen uit 2012 worden hierbij meegenomen. Uiteraard treden wij ook graag met de consumentenorganisaties hierover in overleg.

4 Ontwerpen van dienstregeling

Het ontwerpen van een dienstregeling is complex. Wijzigingen in Zwolle kunnen doorwerken tot in Vlissingen en Eindhoven. De ervaringen die de NS in de loop van de jaren heeft opgedaan zijn verwerkt in het ontwerpproces. Daarnaast wordt aan het begin van het ontwerpproces vastgesteld wat de uitgangspunten zijn.

Doel

NS wil bij het ontwerp het complete aanbod van reismogelijkheden per trein aantrekkelijker maken zodat meer reizigers de trein vaker gaan gebruiken. Hoewel niet van elk station naar elk station een rechtstreekse verbinding is te maken streeft NS ernaar om in ieder geval voor de grote groepen reizigers (oftewel drukke reisrelaties) een directe treinverbinding te bieden. In de regel rijdt overal elk halfuur een trein en wanneer de belangstelling groot genoeg is frequenter.

Om het gewoontepatroon van reizigers niet onnodig te verstoren wijzigt NS alleen de dienstregeling wanneer voor grote groepen een substantiële verbetering kan of moet worden gerealiseerd.

Randvoorwaarden

Een dienstregeling moet voldoen aan allerlei randvoorwaarden. Zo moet ze logistiek maakbaar zijn: er moet voldoende infrastructuur, materieel en personeel aanwezig zijn om ze uit te voeren. Ook wordt rekening gehouden met capaciteit voor goederenvervoerders en brugopeningen voor de scheepvaart. Al deze randvoorwaarden zijn bekend bij NS en de dienstregeling wordt er op aangepast.

Bij het ontwerpen van een dienstregeling worden treinen stuk voor stuk gepland: vertrektijden, rijtijden, aankomsttijden, stationnementstijden, et cetera. Al deze tijden zijn vastgelegd in normen, zodat de geplande tijden in praktijk gehaald kunnen worden. Deze normen worden aangepast als er nieuwe ervaringen zijn of bijvoorbeeld nieuw materieel instroomt.

Uitgangspunten nieuwe dienstregeling

Bij de start van het ontwerpproces stelt NSR vast welke uitgangspunten er gelden voor dat jaar. Zo is voor dienstregeling 2013 een belangrijk uitgangspunt dat de Hanzelijn integraal onderdeel van het Nederlandse spoornetwerk zou worden. Ook de bediening van de nieuwe stations was zo een uitgangspunt. Bij iedere nieuwe dienstregeling houdt NS tevens rekening met specifieke beperkingen in dat jaar, zoals werkzaamheden en snelheidsbeperkingen.

Stakeholders

NS heeft regelmatig contact met regionale overheden. Met hen wordt overleg gevoerd over de nieuwe dienstregeling. Alle wensen uit deze overleggen worden serieus onderzocht, alhoewel ze niet altijd gehonoreerd kunnen worden; bijvoorbeeld uit rendementsoverwegingen of omdat deze niet maakbaar blijken.

NSR heeft de reizigers-, goederen en infrastructuurprojecten voor 2013 uitgewerkt in samenwerking tussen de goederenvervoerders, ProRail en collega-reizigersvervoerders. Deze samenwerking heeft als belangrijkste kenmerkprojecten integraal benaderd zijn, én dat partijen bij de capaciteitsaanvraag streven naar het indienen van één gezamenlijk basis-uur-patroon.



5 Groei en milieu

5.1 Beter productaanbod en groei

Door dienstregeling 2013 is de voorziene groei van het aantal treinreizigers 2%. Dit vertaalt zich in tussen de 20.000 en 30.000 per dag reizigers op dagbasis en in ongeveer 3 % meer reizigerskilometers via het NSR spoor.

5.2 Milieu

NS verwacht dat in 2013 ongeveer 3% meer reizigerskilometers per trein worden afgelegd ten opzichte van 2012. Dat komt neer op 500 miljoen extra reizigerskilometers. Een gedeelte van deze extra reizigerskilometers zouden anders per auto zijn afgelegd. De extra CO2 uitstoot van deze reizigerskilometers per auto-alternatief zou ongeveer 23.800 ton CO2 per jaar zijn.

6 Bijlagen

(op verzoek:) Grafische weergave basisuurpatronen spits en dal

(op verzoek:) Grafische weergave basisspooropstellingen spits en dal

In de grafische weergaven zijn ook de treinen van andere vervoerders opgenomen, vanwege de samenhang met de NS-dienstregeling. Getoonde dienstregeling van andere vervoerders geeft niet noodzakelijkerwijs de meest recente stand weer, waardoor er dan ook geen rechten aan ontleend worden.