



Adviesaanvraag dienstregeling 2021

Bijlage bij brief

Basisuurpatronen dienstregeling 2021



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Dienstregeling op hoofdlijnen	3
1.2	Samenwerking	3
1.3	Reizigerseffecten	4
1.4	Voorbehoud	4
1.5	Leeswijzer	5
2	Wijzigingen binnenlandse Dienstregeling	6
2.1	Reistijdversnelling door kortere overstap in Baarn	6
2.2	Verkorten overstaptijd in Tiel	7
2.3	Frequentieverhoging Nijmegen – 's-Hertogenbosch op zondag	8
3	Wijzigingen Internationale treindiensten	9
3.1	Reistijdverkorting van Intercity Berlijn	9
3.2	Nachttreinverbinding Amsterdam-Wenen: NightJet	10
3.3	Wijzigingen Thalys	10
3.4	Eurostar	11
3.5	Dienstregeling ICE als gevolg van werkzaamheden	11
3.6	Overige internationale treindiensten	12
4	Klantwaarde	13
5	Van capaciteitsaanvraag tot dienstregeling	14
5.1	Wensen van andere vervoerders	14
5.2	Ter informatie: hinder door werk aan het spoor	14
5.3	Continueren contracten	14

1 Inleiding

1.1 Dienstregeling op hoofdlijnen

Reizen met de trein is een van de meest duurzame vormen van mobiliteit. Steeds meer mensen kiezen hiervoor en dat is goed nieuws. De reizigersgroei was in de eerste helft van 2019 sterker dan voorspeld in de NMCA. Deze sterke reizigersgroei vraagt om investeringen en heeft effect op de kans op een zitplaats in de spits. NS neemt maatregelen om de reizigersgroei op te vangen, want NS wil Nederland graag goed bereikbaar houden. Waar mogelijk verlengen we treinen en introduceren we nieuw materieel. Om Nederland ook in de toekomst bereikbaar te houden presenteerde NS onder andere in juni 2019, samen met 24 andere vervoerspartijen in de Mobiliteitsalliantie, het Deltaplan mobiliteit waarin de reiziger en het vervoer van goederen centraal staan.

Uiteraard blijft NS werken aan een goed product voor de reiziger. We proberen de dienstregeling zoveel als mogelijk te optimaliseren. Op zondag 13 december 2020 gaat de Dienstregeling 2021 in. Deze Dienstregeling borduurt voort op de voorgaande dienstregelingen en kent geen grootschalige wijzigingen, mede omdat in de komende jaren grootschalige wijzigingen in het netwerk zijn voorzien. Maar Dienstregeling 2021 bevat wel voorstellen om regionale knelpunten op te lossen (zoals rond Tiel, rond Baarn en tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch) na overleg met betrokken partijen. Hiermee verbetert de regionale bereikbaarheid. Ook wil NS het internationaal treinverkeer verder verbeteren door reistijdverkorting van de Intercity Berlijn en door aantrekkelijkere reismogelijkheden met meer capaciteit tussen Nederland, België en Frankrijk aan te bieden, om aan de groeiende vraag te voldoen.

Reistijdverbeteringen door kortere overstap in Baarn

Vanaf dienstregeling 2021 is NS voornemens om de overstap in Baarn tussen de Sprinters van/naar Soest en de Sprinters van/naar Amsterdam Centraal te verbeteren, conform wens van overheden en reizigersorganisaties. Dit is mogelijk door gebruik te maken van nieuwe infrastructuur. Het realiseren van de overstap is niet in beide richtingen tegelijk mogelijk. Daarom heeft NS met betrokken stakeholders een voorstel uitgewerkt.

Reistijdverbeteringen door kortere overstap in Tiel

Met opleveren van de nieuwe infrastructuur rond Geldermalsen kan NS de overstap in Tiel tussen de Sprinters van/naar Utrecht en de stoptrein van en naar Arnhem verbeteren. NS realiseert dit door het wisselen van de eindbestemmingen Tiel en 's-Hertogenbosch binnen de vier Sprinters vanuit Utrecht Centraal. Het verbeteren van deze overstap was een belangrijke wens vanuit de regio en de regionale vervoerder, aangezien sinds Dienstregeling 2018 de overstaptijd in Tiel langer was geworden. Ook past deze verbetering in het faciliteren van de deur-tot-deurreis.

Verbeteringen internationaal treinverkeer

NS is voornemens om in Dienstregeling 2021 de reistijd tussen Amsterdam en Berlijn voor een aantal treinen met ongeveer tien minuten te versnellen, indien de capaciteitsverdeling dit toelaat. Om het vervoeraanbod nog aantrekkelijker te maken en om aan de groeiende reizigersvraag te voldoen, gaan op bijna alle dagen extra vroege en/of extra late Thalys treinen rijden tussen Amsterdam, Brussel en Parijs en wordt de capaciteit waar nodig vergroot.

1.2 Samenwerking

NS heeft gedurende het ontwerp van Dienstregeling 2021 met verschillende stakeholders gesproken over de uitgangspunten en mogelijke dilemma's:

- *Kortere overstap in Baarn:* NS heeft met verschillende stakeholders (provincie, gemeenten, reizigersorganisaties) gesproken over het verbeteren van de aansluiting en de dilemma's die zich daarbij voordoen, omdat de overstap slechts in één richting tegelijk kan voordoen en ook extra reistijd vergt. De deelnemers hebben zich gezamenlijk uitgesproken welke oplossing zij voor zich zagen. NS heeft deze voorkeur overgenomen.
- *Kortere overstap in Tiel:* in de afgelopen periode zijn diverse bijeenkomsten met belanghebbenden (zoals de provincie, gemeenten, reizigersorganisaties, regionale vervoerder) georganiseerd over mogelijke uitwerkingen. Ook hier was sprake van een dilemma tussen het verbeteren van de aansluiting in Tiel enerzijds versus een iets langere reistijd tussen Utrecht en Tiel anderzijds. De betrokken partijen hebben zich gezamenlijk uitgesproken voor de variant met een kortere overstaptijd in Tiel. NS heeft deze voorkeur overgenomen.

NS heeft haar voorstellen voor dienstregeling 2021 ook met alle andere reizigersvervoerders op het spoor gedeeld. Andere vervoerders, ProRail en NS hebben zich ingespannen om tijdens het voorbereiden van de capaciteitsaanvraag (de zogenaamde basisurenfase onder leiding van ProRail) alle treindiensten zo goed mogelijk in te passen en waar mogelijk zinvolle aansluitingen te bieden.

Regionale vervoerders (bus/tram/metro/veerdiensten) en hun concessieverleners zijn en worden via regionale overleggen geïnformeerd over de voorgestelde wijzigingen. In voorkomende gevallen is nog aanvullend overleg tussen NS en regionale vervoerders geweest.

1.3 Reizigerseffecten

NS beschrijft de voorgenomen wijzigingen per Dienstregeling 2021 in vergelijking met Dienstregeling 2020. In de toelichting wordt vermeld op hoeveel reizen wijzigingen effect hebben. Genoemde aantallen zijn reizen per gemiddelde werkdag, beide richtingen opgeteld (tenzij anders vermeld). Ten behoeve van de leesbaarheid wordt ook de term "reizigers" gebruikt. Hier wordt altijd het aantal reizen bedoeld. Iemand die 's ochtends heen en 's avonds terug reist maakt twee reizen. De genoemde aantallen zijn gebaseerd op de verwachte vervoersomvang in 2021. Bij het vaststellen van deze verwachte omvang zijn de meest recente vervoerscijfers gebruikt. In principe gelden beschreven wijzigingen (reistijden en overstaptijden) in beide richtingen. Als de tegenrichting afwijkt wordt dat expliciet gemeld.

1.4 Voorbehoud

De informatie in deze adviesaanvraag geeft de meest actuele inzichten weer van de voorgenomen capaciteitsaanvraag van NS aan ProRail voor de Dienstregeling 2021. In april 2020 zal NS de definitieve capaciteitsaanvraag bij ProRail indienen. Vanaf april 2020 zal ProRail de capaciteit toedelen en waar nodig aanpassen gelet op conflicterende wensen tussen vervoerders en/of infraproviders. Het realiseren van de voorgenomen dienstregeling en in deze adviesaanvraag beschreven effecten is onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2020. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden. In hoofdstuk 5 is opgenomen waar volgens de huidige inzichten nog conflicten in het gezamenlijke basisuurpatroon zitten en tijdens de capaciteitsverdeling door ProRail nog aanpassingen verwacht worden. Ook moet een aantal afspraken dat randvoorwaardelijk is voor de voorgenomen dienstregeling van NS nog gehard worden.

In de grafieken in de bijlage zijn ook treindiensten van andere vervoerders opgenomen. Deze informatie is louter indicatief, en hier kunnen dan ook geen rechten aan ontleend worden.



1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de belangrijkste binnenlandse wijzigingen van Dienstregeling 2021 toegelicht. De internationale ontwikkelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 sluit de toelichting op het basisuurpatroon af met de beschrijving van de totale klantwaarde van het patroonmatige dienstregelingsproduct 2021. Ten slotte wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op het proces na de capaciteitsaanvraag. Wat betreft de precieze daguitwerking, wordt verwezen naar de grafieken en tabellen in de bijlage.

2 Wijzigingen binnenlandse Dienstregeling

2.1 Reistijdversnelling door kortere overstap in Baarn

Aanleiding

Momenteel bieden de Sprinters van/naar Amsterdam in Baarn geen goede overstap op de Sprinters van/naar Soest en Den Dolder. De overstaptijd bedraagt bijna een half uur.

De opgeleverde nieuwe infrastructuur rond Naarden-Bussum maakt het mogelijk om de Sprinters tussen Naarden-Bussum en Baarn sneller te laten rijden. Hierdoor ontstaat er een kans om een aansluiting te creëren op station Baarn tussen de Sprinters. Deze wens is ook herhaaldelijk teruggekomen in diverse adviezen vanuit decentrale overheden en consumentenorganisaties. NS heeft in haar besluit over Dienstregeling 2019¹ aan de decentrale overheden in Randstad Noord toegezegd te onderzoeken of deze aansluiting kan worden hersteld.

Dilemma en uitwerking

Met de nieuwe infrastructuur rond Naarden-Bussum ontstaat een rijtijdwinst tussen Weesp en Baarn van ongeveer één minuut. In combinatie met drie tot vier minuten eerder aankomen in Baarn vanuit Soest of later vertrekken vanuit Baarn, kan NS een aansluiting bieden tussen de Sprinters Baarn – Weesp/Amsterdam en Baarn – Soest – Utrecht.

Als gevolg van het enkelspoor tussen Den Dolder en Baarn kan de snelle overstap slechts in één richting worden aangeboden. Ook wordt de reistijd tussen Baarn en Utrecht drie minuten langer bij een gecreëerde aansluiting.

NS heeft daarom met diverse gemeenten, de provincie en Rover gesproken over het dilemma van het bieden van een overstap versus de extra reistijd en de vraag in welke richting de overstap geboden moet worden. De betreffende partijen hebben nadrukkelijk de wens uitgesproken om wel de snellere aansluiting te creëren en deze 's ochtends richting Amsterdam te bieden en vanaf de middag vanuit Amsterdam richting Soest te bieden. Dit voldoet namelijk het meest aan de reizigersvraag, zoals de groep forenzen die in de regio Soest wonen en in de regio Amsterdam werken.

Dit leidt tot de volgende uitwerking:

- In de ochtenduren biedt NS een korte overstap in Baarn vanuit Soest richting Amsterdam, dit zorgt voor een reistijdwinst van bijna een half uur op diverse relaties. De reis van Baarn naar Utrecht duurt wel drie minuten langer, de reistijdverlenging geldt niet voor reizigers van Soest naar Utrecht.
- Vanaf 13:00 uur biedt NS een korte overstap in Baarn vanuit Amsterdam richting Soest, dit zorgt voor een reistijdwinst van bijna een half uur op diverse relaties. De reis van Utrecht naar Baarn duurt hierdoor twee minuten langer. De reistijdverlenging geldt niet voor reizigers van Utrecht naar Soest.

De uitwerking geldt voor de gehele week: op deze manier biedt NS een zo duidelijk en herkenbaar mogelijke dienstregeling.

Belangrijkste reizigerseffecten

Positief:

- Door de overstap in de ochtend naar Amsterdam en in de middag terug mogelijk te maken ontstaat een aantrekkelijke reismogelijkheid via Baarn. Naar verwachting zullen rond 150

¹ Kenmerk CC/PA/TD-847-RN, 2 mei 2019

reizigers van deze overstap gebruik maken. NS verwacht met deze overstap ook reizigers van de auto naar de trein te verleiden, waarvan het aantal nieuwe reizigers niet precies in te schatten is.

- Tot 13:00 uur krijgen circa 200 reizigers vanuit Utrecht over Soest heen een kortere reistijd van drie minuten.
- Vanaf 13:00 uur krijgen circa 300 reizigers vanuit Baarn over Soest heen een kortere reistijd van twee minuten.

Negatief:

- Tot rond 13:00 uur krijgen circa 400 reizigers vanuit Baarn over Soest heen een langere reistijd van drie minuten.
- Vanaf rond 13:00 uur krijgen circa 500 reizigers vanuit Utrecht over Soest heen een langere reistijd van twee minuten.

2.2 Verkorten overstaptijd in Tiel

Aanleiding

Sinds Dienstregeling 2018 is de overstaptijd in Tiel tussen de treinen van en naar Elst en de treinen van en naar Geldermalsen langer geworden. De oplevering van nieuwe infrastructuur rond Geldermalsen (medio 2020) biedt kansen om deze overstaptijd te verkorten. Hierover heeft NS in de afgelopen jaren veelvuldig gesproken met de provincie Gelderland, gemeenten, de regionale vervoerder en reizigersorganisaties.

Door de oplevering van nieuwe infrastructuur kan NS de eindbestemmingen van de Sprinters Utrecht – Geldermalsen, die twee keer per uur richting Tiel en twee keer per uur richting 's-Hertogenbosch doorrijden, omwisselen. Het effect hiervan is een forse verkorting van de overstaptijd in Tiel met twaalf tot veertien minuten tussen de NS-Sprinter van en naar Utrecht en de regionale trein van en naar Elst en Arnhem. Keerzijde hiervan is wel dat de reistijd voor reizigers tussen Tiel en Utrecht met één tot drie minuten toeneemt (afhankelijk van de richting).

NS heeft dit dilemma besproken met eerder genoemde stakeholders. Zij hebben NS geadviseerd om – ondanks een iets langere reistijd van en naar Tiel – de kortere overstap in Tiel door te voeren, bij voorkeur vanaf het moment dat de infrastructuur medio 2020 wordt opgeleverd. NS neemt dit advies over en stelt voor de wijziging vanaf medio 2020 in te voeren.

Uitwerking

Momenteel rijdt de Sprinter vanuit Den Haag Centraal door via Utrecht en Geldermalsen naar Den Bosch en de Sprinter vanuit Woerden via Utrecht en Geldermalsen door naar Tiel. Met het beschikbaar komen van nieuwe infrastructuur in Geldermalsen is het mogelijk de bestemmingen te wisselen, waardoor de Sprinter van en naar Den Haag vanaf Geldermalsen doorrijdt naar Tiel en de Sprinter beginnend in Woerden doorrijdt naar Den Bosch. Door de bestemmingen te wisselen, wordt de overstap te Tiel twaalf tot veertien minuten (afhankelijk van de overstaprichting). De reistijdwinst tussen de Betuwe (bijvoorbeeld Kesteren) en Utrecht bedraagt circa elf minuten in beide richtingen.

Andere overstapverbindingen op Geldermalsen blijven bestaan. Enkele overstaptijden worden iets langer, maar de meeste overstaptijden worden korter.

Het wisselen van de eindbestemming brengt met zich mee dat de aanvang en einde van de dienstregeling voor Tiel en 's-Hertogenbosch ongeveer een kwartier gaan schuiven. Om te voorkomen dat de eerste trein te laat of de laatste trein te vroeg rijdt, voegt NS enkele treinen per relatie per dag toe.

Belangrijkste reizigerseffecten

Positief:

- Reizigers vanuit bijvoorbeeld Zetten-Andelst, Hemmen-Dodewaard, Opheusden en Kesteren reizen circa tien minuten sneller naar bijvoorbeeld Geldermalsen en Utrecht. Doordat hier sprake is van meerdere vervoerders is niet bekend hoeveel reizigers dit zijn.
- Voor reizigers tussen Den Bosch en Gorinchem wordt de reistijd circa elf minuten korter. Doordat hier sprake is van meerdere vervoerders is niet bekend hoeveel reizigers dit zijn.
- Ook in Den Bosch veranderen aansluitingen door gewisselde eindbestemmingen. Hier hebben 1.200 reizigers een kortere overstaptijd op diverse overstappen. Een voorbeeld is de overstap tussen de Sprinter van en naar Geldermalsen en de Sprinter van en naar Breda die fors korter wordt (van 26 naar vijf tot zeven minuten).

Negatief:

- Circa 600 reizigers die vanuit Tiel in Geldermalsen overstappen op de Sprinter naar Den Bosch krijgen een langere reistijd van circa twee tot drie minuten.
- Circa 1.600 reizigers tussen Utrecht en Tiel krijgen een langere reistijd van één tot drie minuten.

2.3 Frequentieverhoging Nijmegen – 's-Hertogenbosch op zondag

NS is voornemens om de Sprinter tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch (serie 6600) ook op zondag twee keer per uur te rijden. Sinds jaar en dag rijdt de Sprinter tussen 's-Hertogenbosch en Nijmegen op zondag in een uurdienst. Het is de wens van reizigersorganisaties en overheden om dit naar een halfuurdienst te brengen, zo bleek bijvoorbeeld uit het advies van de consumentenorganisaties in het Locov over Dienstregeling 2020².

Om de frequentieverhoging rendabel te maken, wordt op zondag de Sprinterfrequentie tussen Nijmegen en Arnhem teruggebracht van drie keer per uur (met een korte periode van vier keer per uur) naar twee keer per uur. Deze frequentie sluit goed aan bij de vervoersvraag. Tussen Arnhem en Nijmegen rijden daarnaast zes Intercity's per uur, zodat er in Nijmegen goede aansluitingen zijn.

Belangrijkste reizigerseffecten

Positief:

- Circa 11.000 reizigers gaan er op vooruit door de frequentieverhoging tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch.

Negatief:

- Circa 5.000 reizigers gaan er op achteruit door de frequentieverlaging tussen Arnhem en Nijmegen.

² Kenmerk Locov 2019-54422, datum 15 maart 2019

3 Wijzigingen Internationale treindiensten

3.1 Reistijdverkorting van Intercity Berlijn

NS wil, samen met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail, de reistijd tussen Amsterdam en Berlijn graag verkorten. Als eerste stap is NS van plan om per Dienstregeling 2021 een aantal treinen per dag met ongeveer tien minuten te versnellen. Omdat er in Duitsland in Dienstregeling 2021 geen mogelijkheden zijn om te versnellen en de dienstregeling daarom gelijk blijft, kan dit alleen worden gerealiseerd in de Nederlandse dienstregeling. Hiervoor zijn enkele aanpassingen nodig die een kleine groep binnenlandse reizigers raakt. Zij hebben echter wel een goed alternatief. Uit analyse blijkt dat er veel meer reizigers op vooruit dan op achteruit gaan.

De voorgestelde dienstregeling lijkt sterk op de dienstregeling die in 2019 is toegepast voor twee IC Berlijn-treinen die in de zomer bovenop de binnenlandse dienst rijden.

Onderstaand is een overzicht weergegeven van de treinen die op dit moment als kandidaat worden voorgesteld om versneld te gaan rijden in Dienstregeling 2021:

Tijden in Amsterdam	Amsterdam-Berlijn	Berlijn-Amsterdam
05:00	245 (zomer)	
07:00	141	
09:00	143	
11:00	145	242
13:00	147	240
15:00	149	148
17:00	241	146
19:00	243 (winter)	144
21:00		142
23:00		140

Heeft in zomer van 2019 en 2020 ma t/m za ook al als extra trein gereden; nodig voor capaciteit.
Voorstel: In 2021 gehele jaar rijden

Heeft in zomer van 2019 en 2020 ma t/m za ook al als extra trein gereden; nodig voor capaciteit.
Voorstel: In zomer 2021 rijden

Rijdt al jaren ma t/m vr als extra trein tot Amersfoort; nodig voor spitscapaciteit. **Voorstel: In 2021 gehele jaar; extra trein tot Deventer**

Heeft in zomer van 2019 en 2020 ma t/m za als extra trein gereden.
Voorstel: aanvragen in zomer 2021

Nieuw; vereenvoudigt logistiek in Amsterdam
Voorstel: In 2021 gehele jaar rijden

Het overleg met ProRail is nog gaande en NS maakt alsnog nadrukkelijk een voorbehoud voor de realisatie van deze versnelling tot de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2020.

Bij versnelling in de richting Amsterdam kan de Intercity Berlijn niet meer in Apeldoorn stoppen. Omdat bij alle versnelde treinen voorzien is dat een extra binnenlandse Intercity rijdt tussen Deventer en Amsterdam, blijft het aantal reismogelijkheden vanaf Apeldoorn naar de Randstad – inclusief de overstap vanuit Zutphen – bestaan zoals huidige.

De versnelde IC Berlijn gaat drie keer per dag ten koste van een overstapmogelijkheid tussen de Sprinter uit Almere (serie 4300) op de Sprinter naar Amsterdam Centraal (serie 15800) en vice versa. Dit dupeert tachtig reizigers per dag in de drie geraakte aansluitingen samen. Uit analyse van de reizigersstromen blijkt dat het grootste deel een goed alternatief heeft door de vrijwel gelijktijdig

rijdende Intercity Almere – Amsterdam Centraal of de rechtstreekse Sprinter tussen Almere en Amsterdam Centraal.

Daarnaast wordt, op de momenten dat een versnelde IC Berlijn gaat rijden, een extra reismogelijkheid van en naar Amsterdam Centraal geboden. Voor Amersfoort en Hilversum betreft dit een derde Intercity per uur naar Amsterdam; voor Deventer (en Apeldoorn in oostelijke richting) een vijfde Intercity per uur richting de Randstad. Hierdoor krijgen de stations Deventer, Amersfoort, Hilversum en Amsterdam Centraal extra reismogelijkheden en biedt NS meer vervoerscapaciteit.

NS wil graag alle treinen IC Berlijn tien minuten sneller rijden. Omdat het rijden van de versnelde treinen ten koste gaat van de mogelijkheden voor het rijden van goederentreinen, zal in de uiteindelijke capaciteitsverdeling niet voor alle treinen de gewenste versnelling worden gehonoreerd. Omdat onzekerheid hierover leidt tot veel problemen in het planproces van zowel de binnenlandse als internationale treindienst, heeft NS samen met ProRail verkend welke (combinatie van) ritten kansrijk zijn om te versnellen. Daarbij is enerzijds bezien welke treinen conflicten zouden gaan veroorzaken met goederenpaden, maar ook is geïnventariseerd voor welke treinen versterking in ieder geval noodzakelijk of gewenst is. Doel hierbij is om in aanvraag in de logistieke systemen een afgestemd en realistisch pakket van treinen te kunnen voorbereiden. In de Capaciteitsaanvraagbrief aan ProRail zal NS wel benoemen dat de wens is om alle IC Berlijn treinen te versnellen.

3.2 Nachttreinverbinding Amsterdam-Wenen: NightJet

Bij start van Dienstregeling 2021 is ook voorzien dat de NightJet Wenen/Innsbruck – Düsseldorf doorgetrokken wordt naar Amsterdam. De exacte dienstregeling is nog in studie. De treindienst zal voorzien in een dagelijkse aankomst- en vertrekmogelijkheid in Amsterdam, Utrecht en Arnhem.

Gezien het karakter als nachttrein en de gewenste tijdige aankomst op de diverse bestemmingen in Oostenrijk zullen de treinen een vertrek uit Amsterdam in de vroege avond krijgen en een aankomst vanuit Oostenrijk rond 10:00 uur in de ochtend.

3.3 Wijzigingen Thalys

In Dienstregeling 2021 wordt de dienstregeling van de Thalys tussen Nederland, België en Frankrijk deels gewijzigd. Om tegemoet te komen aan de groeiende reizigersvraag en om het internationale treinverkeer op deze corridor nog aantrekkelijker te maken, gaan op bijna alle dagen extra vroege en/of late Thalys-treinen rijden of verschuiven treinen naar gunstigere vertrektijden. Ook wordt het aantal zitplaatsen uitgebreid door een aantal treinen te verlengen met een extra treinstel. Met name op vrijdag en zaterdag wordt hiermee extra capaciteit geboden op de verbinding tussen Amsterdam en Parijs.

De uitwerking is als volgt:

- Op maandag tot en met vrijdag gaat een extra vroege Thalys rijden van Brussel Zuid naar Amsterdam (vertrek uit Brussel om 5:52 uur, aankomst in Amsterdam om 7:44 uur).
- Op maandag tot en met donderdag gaat de laatste Thalys vanuit Marne la Vallée en Brussel-Zuid naar Nederland een uur later rijden dan in Dienstregeling 2020 (vertrek uit Marne la Vallée om 20:04 uur, vertrek uit Brussel Zuid om 21:52 uur).
- Op maandag tot en met vrijdag gaat de laatste Thalys vanuit Amsterdam naar Brussel een uur later rijden (vertrek uit Amsterdam wordt 21:15 uur). Ook op zondag gaat er een extra late Thalys rijden op dit tijdstip.

De treinen naar Paris Aéroport Roissy-Charles de Gaulle en Marne-la-Vallée Chessy zullen op een aantal dagen één uur later vertrekken. Dit is namelijk een aantrekkelijker tijdstip voor reizigers richting Brussel en Parijs. Op die dagen kunnen bezoekers van Disneyland een uur langer blijven vanwege de latere trein richting Amsterdam. Op zaterdag blijft de vroege trein naar Marne-la-Vallée Chessy op het huidige tijdstip rijden.

Om bovenstaande wijzigingen en andere wijzigingen in de rest van het Thalys-netwerk te kunnen realiseren, verlaagt Thalys de frequentie tussen Parijs en Amsterdam op maandag tot en met donderdag van tien naar negen treinen per dag. Het aantal zitplaatsen blijft wel gelijk omdat één trein wordt verlengd met een extra treinstel.

3.4 Eurostar

Na de succesvolle introductie in 2019 van drie Eurostar-treinen per richting naar London St. Pancras, de voorziene realisatie van de paspoortcontrole in 2020 waardoor er ook in de richting Londen zonder overstap kan worden gereisd en de geplande uitbreiding naar vier treinen per dag per richting in 2020, is NS met Eurostar in gesprek om in de Dienstregeling 2021 de frequentie verder uit te breiden. Precieze frequentie en tijdstippen zijn momenteel nog niet duidelijk.

De in de dienstregeling geschetste reistijd tussen Brussel Zuid en Londen is ook voor de dienstregeling 2021 onderwerp van discussie met de betrokken inframanagers InfraBel, SNCF Réseau en Eurotunnel. Het is daarom nog niet volledig zeker of de huidige ingeschatte reistijden tussen Amsterdam en Londen gerealiseerd kunnen worden.

3.5 Dienstregeling ICE als gevolg van werkzaamheden

De ICE rijdt, net als in Dienstregeling 2020, in een aantal perioden om via Venlo wanneer het traject tussen Arnhem en Oberhausen volledig versperd is als gevolg van werkzaamheden. Op dit moment is voorzien dat dit in 2021 55 kalenderdagen betreft, variërend tussen een aantal weekenden verdeeld over het jaar en een aaneengesloten periode van drie weken in de zomer.

Daarnaast is er in verschillende periodes in 2021 (in totaal 25 dagen) maar één spoor beschikbaar tussen Emmerich en Oberhausen. Met DB Fernverkehr en DB Netze wordt nog gezien of de ICE in die periodes via Emmerich kan blijven rijden. De voorgestelde dienstregeling tijdens de omleidingsperiodes is vrijwel identiek aan die in Dienstregeling 2020.

Bij het ontwikkelen van de dienstregeling voor de omgeleide ICE stuit NS op een dilemma. Om de omgeleide ICE van Amsterdam naar Duitsland een minimale extra reistijd te geven, is het voor de inpassing binnen de treindienst noodzakelijk om enkele keren per dag een station voorbij te rijden met de Intercity Schiphol – Venlo (serie 3500). Dit betreft vijf treinen per dag. Een alternatieve oplossing zoals u suggereerde in uw brief van 8 november 2019³, blijkt in Dienstregeling 2021 helaas niet mogelijk. Uiteraard blijven wij zoeken naar mogelijkheden om het niet bedienen van een station te voorkomen zonder de reistijd van ICE met een extra half uur te verlengen.

Graag vragen wij uw advies over de keuze van het voorbij te rijden station, waarbij er gekozen kan worden uit station Horst-Sevenum of Blerick. Vorig jaar koos NS voor Horst-Sevenum omdat het aantal reizigers van de vijf specifieke treinen lager is dan van en naar Blerick. Daarbij kunnen de volgende kanttekeningen worden geplaatst:

³ Kenmerk Locov 2019-238980



- Het aantal in- en uitstappers per dag is voor Horst-Sevenum lager:

Aantal in- en uitstappers *)	werkdag	weekenddag
• Horst-Sevenum	125 uit- / 20 instappers	52 uit- / 13 instappers
• Blerick	138 uit- / 36 instappers	80 uit- / 21 instappers

*) : per dag; vijf betroffen treinen gezamenlijk (3529, 3541, 3549, 3561 en 3569). De omleidingsdagen betreffen grotendeels weekend- en vakantiedagen. Daarmee zijn de aantallen voor de weekenddagen het meest relevant.

- De impact per reiziger is echter voor Blerick geheel verschillend:
 - Reizigers van Eindhoven naar Blerick zelf kunnen eventueel met de Intercity doorrijden naar Venlo en dan terugreizen met dezelfde trein. Per saldo resulteert dit in een extra reistijd van 13 minuten.
 - Dit is echter niet van toepassing voor de uitstappers in Blerick die overstappen richting Venray: deze reizigers missen in Venlo de aansluiting terug naar Venray, waardoor het uiteindelijke gevolg ook een half uur extra reistijd zal betekenen. Bij NS is niet bekend welk aandeel van de uitstappers in Blerick overstappers richting Venray betreffen.
 - Reizigers uit Blerick naar Venlo (de instappers in bovenstaande tabel) kunnen reizen met de treinen van Arriva; deze vertrekken 3 minuten later en bieden in Venlo alle overstappen.
- Voor Horst-Sevenum ontstaat een half uur extra wachttijd voor zowel in- als uitstappende reizigers.

NS hoort graag uw advies met betrekking tot het overslaan van station Horst-Sevenum versus Blerick.

3.6 Overige internationale treindiensten

Voor de verbindingen Maastricht-Luik en Roosendaal-Antwerpen werkt NS met verschillende partijen samen om de kwaliteit van de treindienst te verbeteren. Op dit moment zijn geen aanpassingen voorzien voor de treindienst in 2021.



4 Klantwaarde

Dienstregeling 2021 is vergeleken met dienstregeling 2020 op het aspect klantwaarde. Per saldo heeft meer dan 99 procent van de reizigers een niet of nauwelijks gewijzigde treinreis (de reisduur van vertrek- naar bestemmingsstation is maximaal twee minuten sneller of trager).

De effecten met meer dan twee minuten zijn als volgt:

- De reis van 2.500 reizigers per gemiddelde werkdag is drie tot tien minuten sneller.
- De reis van 1.000 reizigers per gemiddelde werkdag is meer dan tien minuten.
- De reis van 2.700 reizigers per gemiddelde werkdag is drie tot tien minuten trager.
- De reis van 400 reizigers per gemiddelde werkdag is meer dan tien minuten trager.

Per saldo is dienstregeling 2021 een kleine verbetering voor de reizigers.

De prognose geeft aan dat dit dienstregelingseffect een groei van ongeveer honderd reizigers per dag zal gaan opleveren, bovenop de autonome groei die tot 2021 verwacht wordt.

NS heeft geen gegevens over reizen bij Arriva. De reistijdverbeteringen voor reizen met overstap in Tiel als gevolg van de aangepaste aansluiting tussen NS en Arriva, zijn daarom niet opgenomen in bovenstaande getallen. Ook zijn de gegevens exclusief internationale reizigers.

5 Van capaciteitsaanvraag tot dienstregeling

5.1 Wensen van andere vervoerders

Het realiseren van de voorgenomen dienstregeling en in deze adviesaanvraag beschreven effecten is onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2020. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden. In de voorbereidende fase van het dienstregelingsontwerp 2021 hebben vervoerders hun wensen onder leiding van ProRail in een dienstregelingspatroon vertaald. Op een aantal onderdelen zijn conflicten gesignaleerd, zoals tussen het versnellen van de Intercity Berlijn en het aanbieden van goederenpaden. ProRail zal in de toedelingfase deze conflicten geforceerd oplossen, mogelijk met impact op de gewenste treindienst van vervoerders.

5.2 Ter informatie: hinder door werk aan het spoor

Onderhoudsrooster 2021

Het onderhoudsrooster is de verzamelnaam voor de in de reguliere dienstregeling opgenomen sluiting van het spoor ten behoeve van onderhoud aan de infrastructuur door ProRail. Op vaste dagen in de week betekent dit op sommige trajecten dat enkele late treinen niet kunnen rijden, maar worden vervangen door bussen. Dit is opgenomen in de jaardienstregeling en terug te vinden in de reisplanner. De contouren van het onderhoudsrooster voor de Dienstregeling 2021 lijken op die van de Dienstregeling 2020. Waar mogelijk voert NS optimalisaties uit ten behoeve van de reizigers.

Werkzaamheden

Naast de werkzaamheden tijdens het onderhoudsrooster wordt er met name in het weekend op diverse trajecten gewerkt aan verbetering en uitbreiding van het spoor. Werkzaamheden waarbij treinen niet kunnen rijden leiden altijd tot hinder. NS spant zich tot het uiterste in om het ongemak voor reizigers zoveel mogelijk te beperken, onder andere door bussen in te zetten en extra personeel.

5.3 Continueren contracten

Een aantal contractdiensten loopt per december 2020 af en is op dit moment nog niet verlengd. NS veronderstelt dat deze treindiensten in 2021 gecontinueerd worden conform 2020, maar een voorbehoud is hier op zijn plaats.

NS is met de gemeente Hilversum in gesprek over het introduceren van een nachttrein tussen Amsterdam Centraal, Hilversum en Utrecht Centraal (één trein per richting) in de nachten van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag. Naar verwachting zullen deze treinen ook stoppen op station Hilversum Media Park en Hilversum Sportpark.