



Adviesaanvraag dienstregeling 2022

Bijlage bij brief

Basisuurpatronen dienstregeling 2022



Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Frequentieverhogingen Intercity's en Sprinters tussen Arnhem – Schiphol – Rotterdam – Dordrecht	6
3.	Optimalisatie van de dienstregeling in Noord-Holland Noord	10
4.	Frequentieverhoging Leiden – Utrecht	13
5.	Reistijdverkorting en meer rechtstreekse verbindingen in Noord-Nederland	14
6.	Reistijdverkortingen en meer reismogelijkheden Zeeland	16
7.	Wijzigingen Internationale treindiensten	17
8.	Klantwaarde	18
9.	Van capaciteitsaanvraag tot dienstregeling	19

1. Inleiding

1.1 Dienstregeling 2022: frequentieverhogingen en reistijdversnellingen

Elk jaar ontwerpt NS een nieuwe dienstregeling, met als doel de reiziger nog sneller en betrouwbaarder op zijn bestemming te brengen. De dienstregeling is namelijk de basis van de deur-tot-deur reis waarbij de marktvraag (reizigersstroom) het startpunt is van het ontwerp.

Dienstregeling 2022 bevat de meeste wijzigingen in jaren. Na de introductie van de eerste tienminutentrein tussen Amsterdam en Eindhoven in Dienstregeling 2018 is NS voornemens om in Dienstregeling 2022 een tweede en derde tienminutentrein te rijden op het traject Arnhem – Utrecht – Schiphol en op het traject Amsterdam Zuid – Schiphol – Leiden – Den Haag – Rotterdam. Tussen Dordrecht en Rotterdam wil NS een tienminutensprinter rijden en ook tussen Driebergen-Zeist, Utrecht en Breukelen verhoogt NS de frequentie van de Sprinters.

NS is ook voornemens om de dienstregeling in Noord-Holland Noord te optimaliseren na een intensief proces met decentrale overheden en reizigersorganisaties. Zo herstelt de NS de aansluiting van trein en bus in Hoorn, waardoor de deur-tot-deurreis van veel reizigers verbetert en de overstap tijd korter wordt. Ook gaan de spits-Intercity's tussen Haarlem en Alkmaar in beide richtingen rijden. Ten slotte verhoogt de NS in het weekend de frequentie van de Sprinters tussen Uitgeest en Amsterdam/Utrecht van twee naar vier keer per uur. Als gevolg hiervan kunnen enkele spitsstreinen tussen Amsterdam en Enkhuizen en tussen Den Helder en Alkmaar (in Dienstregeling 2018 toegevoegd om knelpunten op te lossen) vervallen.

Daarnaast verhoogt NS de frequentie op een deel van het traject tussen Leiden, Woerden en Utrecht, waardoor er in de brede spits vier rechtstreekse verbindingen tussen Leiden en Utrecht ontstaan.

In Noord-Nederland rijdt NS de Sprinter Leeuwarden – Meppel door naar Zwolle. Ook verkort NS reistijden, met als gevolg betere aansluitingen in Zwolle, Groningen en Leeuwarden tussen Intercity's enerzijds en Sprinters en regionale treinen anderzijds.

Verder verkort NS in Dienstregeling 2022 de reistijd tussen Zeeland en de Randstad, mede mogelijk gemaakt door aanvullende financiering als uitvloeisel van afspraken tussen het Rijk en de provincie Zeeland. Ten slotte zal de Intercity Brussel zestien keer in plaats van twaalf keer per dag van en naar Amsterdam rijden.

1.2 Gevolgen van het coronavirus

De huidige coronacrisis heeft uiteraard nog steeds grote impact op onze samenleving en ook op de dienstverlening van NS. Op dit moment is het nog onzeker wat de (structurele) effecten hiervan voor de komende periode zullen zijn en daarmee ook voor de specificaties van NS voor Dienstregeling 2022. Deze adviesaanvraag is daarom nadrukkelijk onder voorbehoud van wijzigingen die als gevolg van de coronacrisis worden doorgevoerd. NS zal u informeren als ontwikkelingen rond het coronavirus invloed hebben op de voorgenomen Dienstregeling 2022.

1.3 Samenwerking

NS heeft gedurende het ontwerp van Dienstregeling 2022 met verschillende stakeholders gesproken over de uitgangspunten en mogelijke dilemma's.

Optimalisatie Noord-Holland Noord

Conform het vervoerplan 2019 is NS met decentrale overheden (Provincie Noord-Holland, gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam), reizigersorganisaties en busvervoerder een intensief traject

opgestart. Doel was om te komen tot een verbeterde dienstregeling voor de regio die goed aansluit bij de markt en beter aansluit bij de diverse regionale wensen. Verschillende varianten van de dienstregeling zijn in dit traject besproken. Dit proces heeft geleid tot de voorliggende dienstregeling die aan de meeste wensen voldoet en tegelijkertijd zorgt voor een aanbod dat past bij de vervoervraag. Ook gedurende het ontwerpproces onder leiding van ProRail heeft NS diverse vervolgdilemma's rond het ontwerp besproken met de betrokken partijen, de uitkomst hiervan is verwerkt in deze adviesaanvraag.

Tienminutentrein Schiphol – Arnhem

NS heeft in verschillende regio's diverse bijeenkomsten georganiseerd met decentrale overheden, reizigersorganisaties en vervoerders om de plannen toe te lichten en input te vragen op dilemma's in het ontwerp. Met name is het dilemma tussen de inpassing van de ICE en de aansluitingen in Arnhem is besproken, het resultaat hiervan is verwerkt in deze adviesaanvraag.

Noord-Nederland

In gezamenlijkheid met decentrale overheden (provincie en gemeenten, ProRail en Arriva heeft NS gezocht naar een voor alle partijen passende dienstregeling. Ondanks de vijf beweegbare bruggen tussen Meppel en Leeuwarden is het mede door intensief overleg uiteindelijk gelukt een sterk verbeterde dienstregeling in Noord-Nederland neer te zetten.

Zuid-Holland

NS onderzoekt samen met regionale overheden, het ministerie van IenW en ProRail hoe de gezamenlijke ambities op de corridor Leiden – Utrecht gerealiseerd kunnen worden. Een eerste stap is het voorstel voor Dienstregeling 2022 dat in deze adviesaanvraag is verwerkt.

De tienminutensprinter tussen Dordrecht en Rotterdam is een resultaat van de jarenlange samenwerking tussen regionale overheden en NS. In deze samenwerking is ingezet op mobiliteit op en verstedelijking langs het spoor.

Zeeland

Decentrale overheden en NS hebben eerder gesproken over de ambitie om de reistijden van en naar Zeeland te bekorten. In 2018 is daarvoor in spitsuren een eerste stap gezet. Met de komst van het Zeeuwse investeringsfonds ontstaat de mogelijkheid de hele dag snellere verbindingen te gaan bieden, dit voorstel is in deze adviesaanvraag verwerkt.

Andere vervoerders

NS heeft haar voorstellen voor dienstregeling 2022 ook met de regionale reizigersvervoerders op het spoor gedeeld. Andere spoorvervoerders, 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.

De overige OV-vervoerders (bus/tram/metro/veerdiensten) en hun concessieverleners zijn en worden via regionale overleggen geïnformeerd over de voorgestelde wijzigingen. Daar waar gewenst heeft aanvullend overleg tussen NS en regionale vervoerders plaatsgevonden.

1.4 Reizigerseffecten en invloed corona

NS beschrijft de voorgenomen wijzigingen per Dienstregeling 2022 in vergelijking met Dienstregeling 2021. In principe gelden beschreven wijzigingen (reistijden en overstaptijden) in beide richtingen. Als de tegenrichting afwijkt wordt dat expliciet aangegeven.



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. Een reiziger die 's ochtends heen en 's avonds terugreist maakt twee reizen. De genoemde aantallen zijn gebaseerd op een mogelijk scenario ten aanzien van de verwachte vervoersomvang in 2022. Hierbij is een grote disclaimer op zijn plaats gezien de ontwikkelingen van de afgelopen maanden rond corona. Hoe de reizigersaantallen zich gaan ontwikkelen is afhankelijk van externe factoren zoals overheidsmaatregelen. Bij het vaststellen van de verwachte reizigersomvang zijn de meest recente inzichten gebruikt maar er is nog veel onzekerheid. De reizigersaantallen zijn dan ook indicatief en de toekomstige realisatie kan hier (sterk) van afwijken.

1.5 Voorbehoud

De informatie in deze adviesaanvraag geeft de meest actuele inzichten weer van de voorgenomen capaciteitsaanvraag van NS aan ProRail voor de Dienstregeling 2022. In april 2021 zal NS de definitieve capaciteitsaanvraag bij ProRail indienen. Het realiseren van de voorgenomen dienstregeling en in deze adviesaanvraag beschreven effecten is onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2021 en uiteraard van de eerdergenoemde situatie als gevolg van het coronavirus. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden. In hoofdstuk 9 is opgenomen waar volgens de huidige inzichten nog conflicten in het gezamenlijke basisuurpatroon zitten en tijdens de capaciteitsverdeling door ProRail nog mogelijke aanpassingen verwacht worden. Ook moet een aantal afspraken dat randvoorwaardelijk is voor de voorgenomen dienstregeling van NS nog gehard worden.

1.6 Leeswijzer

In de hoofdstuk twee tot en met zes worden de belangrijkste binnenlandse wijzigingen van Dienstregeling 2022 toegelicht, per corridor. De internationale ontwikkelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 7. Hoofdstuk 8 sluit de toelichting op het basisuurpatroon af met de beschrijving van de totale klantwaarde van het patroonmatige dienstregelingsproduct 2022. Ten slotte wordt in hoofdstuk 9 ingegaan op het proces na de capaciteitsaanvraag.

2. Frequentieverhogingen Intercity's en Sprinters tussen Arnhem – Schiphol – Rotterdam – Dordrecht

NS wil op een tweede en derde corridor een tienminutentrein gaan rijden. Zowel op de verbinding Arnhem – Utrecht – Schiphol als op de lijn Amsterdam Zuid – Leiden – Den Haag – Rotterdam wil NS meer Intercity's en meer Sprinters gaan rijden om het vervoer per trein nog aantrekkelijker te maken. Door hogere frequenties en meer rechtstreekse verbindingen verbetert NS de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto. Ook kan NS hiermee (verwachte) vervoersknelpunten oplossen. Deze kwaliteitssprong is mogelijk na oplevering van nieuwe infrastructuur.

Concreet wil NS tussen Arnhem, Utrecht en Schiphol Airport een vijfde en zesde Intercity rijden die na Schiphol doorrijdt als vijfde en zesde Intercity naar Leiden, Den Haag HS en Rotterdam. Naast een frequentieverhoging ontstaan hierdoor ook nieuwe rechtstreekse verbindingen, bijvoorbeeld tussen Den Haag en Amsterdam Bijlmer ArenA. Bovendien gaat NS ook extra Sprinters rijden tussen Driebergen-Zeist en Breukelen (zeven dagen per week overdag) en tussen Rotterdam en Dordrecht (werkdagen overdag). Met deze productstappen kunnen reizigers vaker én sneller reizen.

2.1 Meer Intercity's Arnhem – Utrecht – Schiphol

NS wil zes Intercity's per uur rijden tussen Arnhem, Ede-Wageningen, Utrecht, Amsterdam Bijlmer ArenA, Amsterdam Zuid en Schiphol. Dit wordt mogelijk door het toevoegen van een vijfde en zesde Intercity tussen Arnhem en Schiphol (die vervolgens doorrijdt naar Rotterdam). De lijnvoering tussen Arnhem en Utrecht wordt hierdoor als volgt:

- Twee keer per uur: Intercity Nijmegen – Arnhem – Ede-Wageningen – Utrecht – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol.
- Twee keer per uur: Intercity Nijmegen – Arnhem – Ede-Wageningen – Driebergen-Zeist – Utrecht – Amsterdam Amstel – Amsterdam Centraal en verder naar Den Helder.
- Twee keer per uur: Intercity Arnhem – Ede-Wageningen – Veenendaal-De Klomp – Utrecht – Amsterdam Bijlmer ArenA – Amsterdam Zuid – Schiphol en verder naar Rotterdam.

In Utrecht verknopen en alterneren de zes Intercity's van en naar Arnhem met de zes Intercity's van en naar Eindhoven. Reizigers tussen Schiphol en Amsterdam enerzijds en Eindhoven en Arnhem anderzijds kunnen hierdoor zes keer per uur reizen mét behoud van rechtstreekse verbindingen.

Station Driebergen-Zeist krijgt in de uitwerking een rechtstreekse verbinding met Amsterdam Centraal in plaats van Schiphol. Station Veenendaal-De Klomp krijgt een rechtstreekse verbinding met Schiphol in plaats van Amsterdam Centraal en Nijmegen. Reizigers kunnen in Utrecht of Arnhem overstappen. Door de hoge frequenties en goede aansluitingen is het reistijdverlies minimaal.

Uitwerking richting Nijmegen

De dienstregeling tussen Nijmegen en Arnhem Centraal is ongewijzigd, namelijk elk kwartier een Intercity richting Utrecht aangevuld met de twee Intercity's tussen Zwolle en Roosendaal. De handhaving van deze kwartierligging is essentieel voor het behoud van de aansluitingen in Arnhem van en naar de Achterhoek en van en naar de Betuwe. NS realiseert reistijdverkortingen tussen Nijmegen, Arnhem en Utrecht door het gewijzigde stoppatroon. Reizigers uit Nijmegen en Arnhem zijn hierdoor tot vier minuten sneller in Utrecht en tot vijf minuten sneller in Amsterdam Centraal.

NS behoudt aansluitingen van en naar Achterhoek

Ondanks beperkingen in de infrastructuur is het gelukt de bestaande aansluitingen van en naar de Achterhoek en de Betuwe in Arnhem te behouden. Dit geldt ook voor de momenten waarop de ICE rijdt. In de voorgenomen uitwerking is de rijtijd van de ICE gelijk aan huidig en de aansluitingen in Arnhem conform huidig. Om de ICE richting Duitsland goed ingepast te krijgen, is de tijdligging van de vijfde en zesde Intercity tussen Utrecht en Arnhem iets aangepast op de momenten dat de ICE rijdt (vertrek drie minuten later uit Utrecht), dit heeft geen nadelig effect op aansluitingen in Arnhem.

Uitwerking in de avond, de vroege ochtend en in het weekend

In de avond, vroege ochtend en in het weekend blijft NS een kwartierdienst rijden (de Intercity Nijmegen - Schiphol bedient dan station Veenendaal de Klomp). NS bekijkt elk jaar opnieuw of er voldoende vervoersvraag is om de tienminutentrein Arnhem – Schiphol ook in het weekend te rijden.

2.2 Frequentieverhoging: meer Sprinters Driebergen-Zeist – Breukelen zeven dagen per week

NS wil op werkdagen en in het weekend overdag de frequentie van de Sprinter tussen Driebergen-Zeist en Breukelen verhogen van twee keer per uur naar vier keer per uur zodat reizigers in de regio Utrecht vaker kunnen reizen. Reizigers van en naar stations Driebergen-Zeist, Bunnik, Utrecht Vaartsche Rijn, Utrecht Centraal, Utrecht Zuilen, Maarssen en Breukelen profiteren van deze frequentieverhoging. NS rijdt de kwartierdienst zeven dagen per week vanaf de ochtendspits tot ongeveer 19:00 uur.

Om de verbinding tussen Rhenen en Utrecht Centraal zo snel mogelijk te bieden, heeft NS de eindpunten van de Sprinters gewisseld. Effect hiervan is dat de Sprinter Rhenen – Utrecht Centraal niet hoeft ingehaald te worden op station Driebergen-Zeist door Intercity's en hierdoor dus ook geen ongewenste wachttijd krijgt. Dit betekent dat overdag twee keer per uur een snelle Sprinter Rhenen – Breukelen rijdt en aanvullend twee keer per uur een Sprinter Driebergen-Zeist – Uitgeest, waarbij laatstgenoemde in de spits doorrijdt naar Veenendaal Centrum.

Om in de spits de Sprinter Uitgeest – Veenendaal Centrum in te passen op bestaande infrastructuur is maatwerk noodzakelijk, namelijk een inhaling van de Sprinter door de Intercity op station Driebergen-Zeist en het niet stoppen van deze Sprinter in de tegenspitsrichting in Maarn. De combinatie van deze Sprinter met de ICE (één keer per dag per richting) leidt tot enkele minutenaanpassingen.

Bij het maken van de nieuwe dienstregeling tussen Breukelen en Rhenen heeft NS ook naar de reizigersvraag in de vroege ochtend en late avond gekeken en de dienstregeling daarop afgestemd. Ter illustratie: de eerste trein van Utrecht Centraal richting Rhenen zal op werkdagen vertrekken om 06:14 uur, op zaterdag om 06:44 uur en op zondag om 07:44 uur.

2.3 Frequentieverhoging Intercity's Amsterdam Zuid – Leiden – Den Haag – Rotterdam

NS verhoogt ook de frequentie tussen Amsterdam Zuid, Schiphol, Leiden, Den Haag en Rotterdam van vier naar zes Intercity's over het uur. Hierdoor ontstaan ook nieuwe rechtstreekse verbindingen, zoals tussen Amsterdam Bijlmer Arena en de westelijke Randstad. NS verwacht dat deze nieuwe rechtstreekse verbinding met name voor de zakelijke markt erg aantrekkelijk is. Hiermee versterkt NS de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.

De bestaande Intercity's tussen Schiphol/Haarlem en Den Haag en Rotterdam blijven rijden, waardoor reizigers hun rechtstreekse bestemmingen behouden en toch hoogfrequent kunnen reizen. Station Leiden Centraal is een belangrijk overstappunt met overstappen in verschillende windrichtingen.

Uitwerking avonduren en in het weekend

NS rijdt de tienminutentrein op werkdagen overdag. In de avonduren en in het weekend rijdt NS de Intercity's tussen Schiphol, Leiden, Den Haag en Rotterdam elk kwartier.

Daarnaast heeft NS bij het maken van de nieuwe dienstregeling rond Amsterdam Zuid naar de reizigersaantallen gekeken in de vroege ochtend en in de avond. Hieruit blijkt dat de vervoersstroom tussen Leiden, Schiphol en Amsterdam Bijlmer Arena op die momenten groter is dan tussen Almere en Amsterdam Zuid. NS is daarom voornemens om de Intercity Dordrecht – Schiphol – Utrecht op die momenten te rijden in plaats van de Intercity Dordrecht – Schiphol – Lelystad. Concreet betekent dit dat de kwartierdienst tussen Schiphol en Lelystad in de ochtenduren een half uur later start (gezien een maximale bezetting van vijftig tot tachtig reizigers in de betreffende treinen) en in de avonduren een kwartier (vanuit Lelystad richting Schiphol, met een bezetting van minder dan vijftig reizigers) tot een half uur (richting Lelystad, met een maximale bezetting van negentig reizigers) eerder stopt.

2.4 Frequentieverhoging: tienminutensprinter Dordrecht – Rotterdam Centraal

Ook tussen Rotterdam en Dordrecht gaan meer treinen rijden: NS introduceert op dit traject als eerste in Nederland elke tien minuten een Sprinter (maandag tot en met vrijdag overdag in beide richtingen). Tussen Dordrecht en Rotterdam blijven daarnaast vier Intercity's per uur rijden, met gewijzigde tijdliggingen als gevolg van de tienminutensprinter en de extra Intercity's tussen Amsterdam Zuid en Rotterdam.

Met deze tienminutensprinter geeft NS invulling aan de ambities van regionale overheden en NS om in te zetten op meer ruimtelijke ontwikkelingen langs, en betere treindiensten op het spoor (het oorspronkelijke programma Stedenbaan). Hiermee wordt een eerste stap gezet naar het concept CitySprinter, met verdere frequentieverhogingen en nieuwe stations tussen Den Haag en Dordrecht.

De extra Sprinters gaan doordeweeks overdag tussen ongeveer 07:00 en 19:00 uur rijden. Met Qbuzz wordt nog onderzocht om met de gewijzigde vertrektijden te Dordrecht de overstapmogelijkheden van en naar de MerwedeLingeLijn te optimaliseren. Bij het maken van de nieuwe dienstregeling tussen Rotterdam en Dordrecht heeft NS ook naar de reizigersvraag in de vroege ochtend en late avond gekeken en de dienstregeling daarop afgestemd. Dit betekent dat NS voornemens is om de tweede trein in de ochtend van Rotterdam Centraal naar Dordrecht (vertrektijd 05:26 uur) niet meer te rijden op werkdagen en op zondag, deze trein bevat nagenoeg geen reizigers en reizigers hebben een alternatieve trein die een kwartier eerder of later vertrekt. Ook de laatste Sprinter van Den Haag Centraal naar Dordrecht (vertrek 00:26 uur) kent nauwelijks reizigers op zondag, vandaar dat NS voornemens is om deze trein alleen op maandag tot en met zaterdag te rijden. Eenzelfde situatie doet zich voor bij de laatste Sprinter van Dordrecht naar Rotterdam Centraal (vertrek 00:42 uur), NS is voornemens deze trein alleen op vrijdag en zaterdag te rijden als er voldoende vervoersvraag is.

2.5 Sprinters tussen Hoofddorp en Leiden structureel anders

De Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Leiden zal voortaan doorrijden van en naar Den Haag Centraal in plaats van de Sprinter Amsterdam Centraal – Leiden Centraal. In de avonduren heeft NS gekozen voor een andere uitwerking (de Sprinter uit Amsterdam Centraal rijdt dan door naar Den Haag Centraal), zodat lange aansluitingen tussen Sprinters in Leiden worden voorkomen. Ook krijgen de Sprinters tussen Hoofddorp en Leiden andere tijdliggingen over het uur (van elk kwartier naar korter achter elkaar) als gevolg van de tienminutentrein.

NS heeft in Dienstregeling 2017 de frequentie van Sprinters tussen Hoofddorp en Leiden Centraal in de daluren verhoogd naar vier keer per uur, mede vanwege logistieke redenen aangezien er in Hoofddorp geen gelegenheid was om Sprinters uit de richting van Amsterdam Sloterdijk te keren. In

Dienstregeling 2022 is deze logistieke mogelijkheid er wel weer. NS kiest ervoor om op werkdagen overdag de frequentie te handhaven. Echter, in het weekend is de bezetting van de Sprinters tussen Hoofddorp en Leiden Centraal (substantieel) lager dan vijftig reizigers per trein. Daarom is NS voornemens om in het weekend de frequentie van de Sprinters tussen Hoofddorp en Leiden Centraal te verlagen van vier naar twee Sprinters per uur. De Sprinter uit Amsterdam Centraal zal na Hoofddorp doorrijden richting Leiden Centraal, de Sprinter uit Hoorn Kersenboogerd rijdt in het weekend tot Hoofddorp. Op werkdagen blijft de frequentie van vier Sprinters per uur tussen Leiden en Hoofddorp gehandhaafd tot circa 19:30 uur.

2.6 Testdagen vanaf september 2021

Net als voor de tienminutentrein corridor Amsterdam – Eindhoven is NS, samen met ProRail, voornemens de nieuwe frequentieverhoging Arnhem – Schiphol – Rotterdam - Dordrecht te beproeven. Dat zal wederom de spoorsector de kans geven om een 'first time right' introductie van hoogfrequent rijden op die corridor te realiseren. Omdat deze corridor langer en complexer is dan de A2-corridor als gevolg van de intensieve dienstregeling rond Schiphol en Amsterdam Zuid, is het testen belangrijk om een succesvolle introductie te realiseren. Het voornemen voor de testdagen is onder voorbehoud van definitieve besluitvorming en logistieke maakbaarheid.

Als NS en ProRail besluiten tot de testdagen, dan is op dit moment de inschatting dat er gekozen wordt voor veertien testwoensdagen voorafgaand aan de start van de dienstregeling omdat dit scenario zich eerder succesvol heeft bewezen voor de corridor Amsterdam – Eindhoven. Op deze manier kan elke week geleerd en verbeterd worden. Bij veertien testdagen zouden de testdagen gehouden worden op de woensdagen van 8 september tot en met 8 december 2021, waarbij overdag zes Intercity's tussen Arnhem – Schiphol – Rotterdam Centraal gaan rijden inclusief de beschreven frequentieverhoging van de Sprinters Driebergen-Zeist – Breukelen en Dordrecht – Rotterdam.

In verband met een goederenconflict zal op een testdag een beperkt aantal keer per dag een Intercity vanuit Schiphol tot Den Haag HS rijden in plaats van Rotterdam Centraal. NS is voornemens de IC Brussel vooruitlopend op Dienstregeling 2022 gedurende de testdagen de hele dag naar Amsterdam Centraal te rijden, in plaats van naar Den Haag HS. Ook zal de Sprinter Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd in de spits langer moeten inwachten op station Zaandam. NS is al vroegtijdig met andere vervoerders in gesprek gegaan over de aansluitingen op de testdagen.

2.7 Belangrijkste reizigerseffecten

Positief:

- Circa 40.000 reizigers krijgen meer en snellere Intercity's tussen Utrecht en Arnhem.
- Circa 56.000 reizigers krijgen meer Intercity's tussen Utrecht en Schiphol.
- Circa 110.000 reizigers krijgen meer Intercity's tussen Schiphol, Leiden en Rotterdam.
- Circa 17.000 reizigers krijgen meer Sprinters tussen Driebergen-Zeist en Breukelen.
- Circa 26.000 reizigers krijgen meer Sprinters tussen Rotterdam en Dordrecht.
- Circa 100 reizigers uit Veenendaal-De Klomp krijgen een rechtstreekse verbinding met Amsterdam Bijlmer Arena en Schiphol.
- Circa 50 reizigers uit Driebergen-Zeist krijgen een rechtstreekse verbinding met Amsterdam Amstel en Amsterdam Centraal.
- Circa 4.000 reizigers krijgen een rechtstreekse verbinding tussen de zuidelijke Randstad en Amsterdam Zuid en Amsterdam Bijlmer Arena.

Negatief:

- Circa 400 reizigers uit Veenendaal-De Klomp verliezen de rechtstreekse verbinding met Nijmegen en Amsterdam Centraal.
- Circa 200 reizigers uit Driebergen-Zeist verliezen de rechtstreekse verbinding met Amsterdam Bijlmer Arena en Schiphol.

3. Optimalisatie van de dienstregeling in Noord-Holland Noord

3.1 Aanleiding

NS voerde in de afgelopen jaren intensief overleg met decentrale overheden in Noord-Holland Noord, Vervoerregio Amsterdam, de busvervoerder en reizigersorganisaties om de dienstregeling in de regio te optimaliseren. Aanleiding is de behoefte om een aantal concrete kritiekpunten op te lossen en om de dienstregeling beter op de vervoersvraag aan te laten sluiten. In het begin van 2020 heeft NS de optimalisatievariant geconsulteerd bij de decentrale overheden en consumentenorganisaties in het Locov. In die variant is een nieuw evenwicht gevonden tussen de belangen van de reizigers en de betaalbaarheid van het treinkaartje, nu en in de toekomst. Deze variant sluit ons inziens ook goed aan op de wens van de regio: behoud van frequentie boven snelheid.

3.2 Verbeteringen aansluitingen Hoorn

NS herstelt de aansluiting van trein op trein en bus op trein en vice versa in Hoorn. Hierdoor verbetert de deur-tot-deurreis van veel reizigers doordat overstappen korter worden. De Sprinter van en naar Alkmaar sluit in Hoorn aan op de Intercity van en naar Enkhuizen. Voor het realiseren van deze verbetering is het noodzakelijk dat de Sprinter Hoorn – Beverwijk – Amsterdam, de Sprinter Zandvoort – Amsterdam en de Intercity Alkmaar – Haarlem een kwartier in tijd worden gedraaid.

3.3 Frequentieverhoging Intercity Alkmaar – Haarlem

NS verhoogt de frequentie van de Intercity's tussen Alkmaar en Haarlem door de treinen in de ochtend- en avondspits in beide richtingen te rijden. Op dit moment rijdt de Intercity alleen in één richting. Reizigers uit Beverwijk, Castricum en Heiloo krijgen hierdoor in de brede spits meer reismogelijkheden naar de grote regionale kernen Alkmaar en Haarlem. Ook de verbinding tussen de steden Alkmaar en Haarlem verbetert.

3.4 Frequentieverhoging Sprinter Uitgeest – Amsterdam – Utrecht – Driebergen-Zeist in het weekend

NS verdubbelt de frequentie van de Sprinters in het weekend tussen Uitgeest en de regio Amsterdam (van Amsterdam Sloterdijk tot en met Amsterdam Holendrecht) van twee naar vier keer per uur. Dit verhoogt de regionale bereikbaarheid op deze lijn. Zo voorziet deze frequentieverhoging ook in een behoefte van toeristen in de Zaanstreek. De toegevoegde Sprinters rijden door richting Breukelen, Utrecht en Driebergen-Zeist, zodat ook de bereikbaarheid (per Sprinter) tussen de regio Amsterdam Zuidoost en de regio Utrecht in het weekend verbetert als gevolg van de frequentieverhoging van de Sprinter Uitgeest – Amsterdam – Utrecht – Driebergen-Zeist.

3.5 Optimalisatie van enkele spitstreinen

Doordat een aantal kritiekpunten in de huidige dienstregeling zijn opgelost, komen drie spitstreinen per spitsrichting boven Alkmaar te vervallen die NS per Dienstregeling 2018 als compensatie heeft geïntroduceerd in Noord-Holland Noord. Deze treinen blijken in de praktijk ook onvoldoende benut te worden (minder dan tweehonderd reizigers, terwijl de omliggende treinen voldoende ruimte hebben).

Uit analyse blijkt daarnaast dat enkele spitstreinen tussen Amsterdam en Enkhuizen minder dan tweehonderd reizigers bevatten, terwijl er in die treinen twee tot drie keer zoveel reizigers passen. Deze spitstreinen hoeven geen aansluiting in Hoorn te bieden, omdat de reguliere treinen dit al doen. NS zal daarom in de spits (in de spitsrichting) drie in plaats van vijf spitstreinen rijden, waardoor op de drukste momenten extra capaciteit wordt geboden.

De reguliere Intercity's blijven uiteraard onveranderd rijden. NS zal de vervoervraag jaarlijks blijven monitoren en zodra wenselijk of noodzakelijk, de capaciteit op dit traject weer uitbreiden.

3.6 Inpassing Sprinter Hoorn Kersenboogerd – Hoofddorp

Als gevolg van een gewijzigde dienstregeling rond Schiphol, is ook de tijdligging van de Sprinter tussen Hoorn Kersenboogerd en Hoofddorp aangepast. Helaas leidt dit in de ochtend- en avondspits tot een conflict met de spitstreinen tussen Amsterdam en Enkhuizen. Om dit op te lossen, met de minste impact voor alle reizigers samen, vertrekken drie Sprinters in de ochtendspits zeven minuten eerder vanuit Hoorn Kersenboogerd richting Hoofddorp om na in te wachten in Zaandam weer conform de reguliere vertrektijd verder te rijden. In de avondspits geldt een vergelijkbare langere wachttijd in Zaandam voor drie Sprinters vanuit Hoofddorp en daardoor een latere aankomst in Hoorn Kersenboogerd van ongeveer negen minuten dan de rest van de dag. NS heeft intensief gezocht naar een oplossing om deze wachttijd te voorkomen. Helaas is dit niet gelukt, gezien infrastructurele beperkingen op de drukke baanvakken rond Amsterdam. Naar verwachting zal een volgende structurele dienstregelingswijziging kansen bieden om deze wachttijd mogelijk op te lossen.

3.7 Uitwerking in de avonduren

In de avonduren rijden tussen Zaandam en Uitgeest twee Sprinters per uur. Om reizigers tussen bijvoorbeeld Alkmaar en Wormerveer in Uitgeest een snelle overstap te kunnen bieden, is in gezamenlijkheid met decentrale overheden gekozen om de doorgaande Sprinter tussen Castricum en Heemskerk in de avonduren vijf minuten te laten wachten op station Uitgeest. Hierdoor krijgen overstappers een aansluiting van vijf minuten in plaats van 29 minuten. De overstap tussen Zaandam en Beverwijk wordt in de avond korter: van 23 minuten (huidig) naar negen minuten.

De Sprinters tussen Amsterdam Centraal, Haarlem en Uitgeest hebben een andere tijdligging gekregen waardoor NS opnieuw heeft gekeken naar de uitwerking in de vroege ochtend en late avond. In Dienstregeling 2022 zal de eerste Sprinter van Amsterdam Centraal naar Haarlem en Beverwijk (en verder richting Uitgeest) vertrekken om 05:26 uur, ongeveer een kwartier eerder dan in Dienstregeling 2021. De eerste Sprinter van Amsterdam Centraal naar Uitgeest via Zaandam vertrekt om 5:43 uur, iets later dan in Dienstregeling 2022. Het moment van eerste reismogelijkheid van Alkmaar en Uitgeest naar Amsterdam Centraal blijft gelijk aan Dienstregeling 2021. Genoemde tijdstippen zijn afhankelijk van het onderhoudsrooster (zie hoofdstuk 9).

In de avonduren blijft de dienstregeling grotendeels gelijk. Wel vervroegt NS de laatste reismogelijkheid van Zandvoort naar Haarlem naar 00:50 uur op vrijdag en zaterdag en op de overige werkdagen naar 00:20 uur gezien de zeer beperkte reizigersvraag in de huidige laatste treinen. De laatste reismogelijkheid op vrijdag en op zaterdag van Enkhuizen naar Alkmaar wordt 23:39 uur, gelijk aan de overige dagen. De huidige laatste trein bevat namelijk structureel nauwelijks reizigers.

3.8 Risico in de capaciteitsverdeling

Doordat de tijdligging van de Sprinter Hoorn – Haarlem en de Sprinter Zandvoort - Haarlem is aangepast, moeten de goederentreinen tussen Beverwijk en Amsterdam op Haarlem inwachten. Dit is voor de goederenvervoerders ongewenst, met als gevolg een conflict tussen NS-treinen en goederentreinen. Dit betekent dat bovenstaande verbeteringen een groot voorbehoud kennen. NS vraagt de dienstregeling aan zoals besproken met overheden en beschreven in deze adviesaanvraag.



ProRail zal conform het reguliere proces de capaciteit verdelen tussen goederenvervoerders en NS. Het is op dit moment onbekend wat de gevolgen van de capaciteitsverdeling zullen zijn. Het capaciteitsverdelingsproces kan effect hebben op de tijdligging of de lijnvoering van de Sprinter Hoorn – Haarlem. Een mogelijke terugvalvariant is dat NS na capaciteitsverdeling genoodzaakt is om de Sprinter tussen Haarlem en Hoorn te knippen op Alkmaar. NS is hier geen voorstander van, omdat de door NS gewenste kwaliteitsverbetering in mindere mate kan plaatsvinden.

3.9 Belangrijkste reizigerseffecten

Positief:

- Circa 200 reizigers profiteren van een betere overstap op station Hoorn.
- Circa 250 reizigers profiteren van meer spitsverbindingen op de Kennemerlijn.
- Circa 5.000 reizigers profiteren van meer reismogelijkheden in het weekend op de Zaanlijn.

Negatief:

- Circa 750 reizigers ondervinden minder aanbod op de randen van de spits in West-Friesland.
- Circa 800 reizigers ondervinden minder aanbod op de randen van de spits in Kop van Noord-Holland,

4. Frequentieverhoging Leiden – Utrecht

4.1 Aanleiding

Het verbeteren van de dienstregeling tussen Leiden Centraal, Woerden en Utrecht Centraal is al langer een wens van NS, reizigers en decentrale overheden. Door de oplevering van nieuwe infrastructuur is een frequentieverhoging mogelijk die NS voornemens is per Dienstregeling 2022 in te voeren. Hiermee speelt NS in op de groeiende vervoersvraag op deze lijn (voor de coronaperiode).

4.2 Uitwerking

In de spits rijdt de Sprinter tussen Leiden Centraal en Alphen aan de Rijn door naar Woerden en verder naar Utrecht. Hierdoor stijgt de frequentie in de brede spits tussen Alphen aan de Rijn en Woerden van twee naar vier treinen per uur. Ook de verbinding tussen Utrecht Centraal en Leiden Centraal (via Woerden) groeit van twee naar vier rechtstreekse treinen per uur.

De Intercity tussen Leiden en Utrecht Centraal rijdt door als Sprinter naar 's-Hertogenbosch. De Sprinter tussen Leiden en Utrecht Centraal rijdt in de spits verder richting Houten Castellum.

Om de frequentieverhoging mogelijk te maken op een deels enkelsporig baanvak, dient de Intercity tussen Leiden en Utrecht Centraal met Sprintermaterieel te rijden. Hierdoor worden de benodigde rijtijden gehaald en voldoet het materieel aan de eisen voor baanstabieleit. Ook staan de doorgaande treindiensten op Utrecht Centraal ongeveer twee tot vier minuten langer stil om de inpassing tussen de baanvakken Woerden – Utrecht Centraal en Geldermalsen – Utrecht Centraal mogelijk te maken.

In Dienstregeling 2021 staat de Sprinter Den Haag – Utrecht ongeveer zes minuten stil op station Woerden. In Dienstregeling 2022 is deze stop op werkdagen tussen ongeveer 7:00 uur en 20:00 uur ingekort tot één minuut, waardoor doorgaande reizigers in deze Sprinter een reistijdversnelling krijgen. In de vroege ochtend, de late avond in het weekend is de haltering gehandhaafd, ten behoeve van een overstap op de Sprinter van en naar Rotterdam.

4.3 Belangrijkste reizigerseffecten

Positief:

- Circa 8.000 reizigers profiteren van de frequentieverhoging tussen Leiden, Alphen, Woerden en Utrecht.

Negatief:

- Circa 900 reizigers krijgen een reistijd van 3 minuten of meer tussen de stations tussen Woerden en Utrecht en de stations tussen Utrecht en 's-Hertogenbosch.

5. Reistijdverkorting en meer rechtstreekse verbindingen in Noord-Nederland

5.1 Aanleiding

Aan de hand van het Programma Noord-Nederland wordt in gezamenlijkheid met partners stapsgewijs gewerkt aan een verbetering van het treinproduct in Noord-Nederland. In de afgelopen jaren heeft NS vanuit dit programma al diverse productverbeteringen in de dienstregeling kunnen doorvoeren waardoor reizigers sneller én vaker kunnen reizen. In de zomer van 2021 is voorzien dat de capaciteitsuitbreiding tussen Zwolle en Herfte wordt opgeleverd. De spoorlijn Zwolle – Emmen ligt vanaf dat moment gescheiden van het traject Zwolle – Meppel zodat meer treinen ten oosten van Zwolle onafhankelijk van elkaar kunnen in- en uitrijden. De Sprinters van en naar Groningen krijgen hierdoor een andere tijdligging en ook ontstaat ruimte om de Sprinter Leeuwarden – Meppel door te trekken naar Zwolle met goede aansluitingen op de Intercity's van en naar de Randstad en van en naar Deventer. In lijn met de OV Ontwikkelagenda Noord-Nederland 2025 worden ook in Dienstregeling 2022 dus weer belangrijk stappen gezet in de wens tot verkorten van de reistijd tussen Noord-Nederland en de Randstad.

5.2 Doortrek Sprinter Leeuwarden – Meppel naar Zwolle

NS trekt na oplevering van de nieuwe infrastructuur (voornemen is vooruitlopend op Dienstregeling 2022 dit al in september 2021 te realiseren) tussen Zwolle en Herfte de Sprinter Leeuwarden – Meppel door naar Zwolle. Hierdoor kunnen Sprinterreizigers op werkdagen tot 20:00 uur rechtstreeks naar Zwolle reizen. Daarbuiten rijdt de Sprinter, conform huidig, één keer per uur tot Meppel met in Meppel een goede aansluiting van enkele minuten op de Sprinter van en naar Zwolle.

De doortrek is mede mogelijk door een exploitatiebijdrage van de provincie Fryslân. In de voorbije periode is met regionale stakeholders en ProRail intensief gezocht naar een passende dienstregeling. De vijf beweegbare bruggen tussen Leeuwarden en Meppel maakt doorontwikkeling van de dienstregeling op de lijn tussen Leeuwarden en Zwolle uitdagend. Na goed overleg heeft NS een aantrekkelijke dienstregeling kunnen uitwerken. NS versnelt de Sprinter van Leeuwarden richting Zwolle met circa één minuut en in de richting van Zwolle naar Leeuwarden met ongeveer twee minuten. De doortrek naar Zwolle zorgt er ook voor dat reizigers tussen bijvoorbeeld Zwolle en Wolvega bijna tien minuten sneller zijn.

5.3 Verbetering Sprinter Groningen – Zwolle en spitspendel Groningen – Assen

NS versnelt de Sprinter Groningen – Zwolle in de reisrichting Groningen met circa drie minuten. Door deze versnelling en de iets gewijzigde tijdligging valt de Sprinter in Groningen in de tweede overstapknoop, met aansluitingen op regionale treindiensten. In de richting van Groningen naar Zwolle wordt – na een versnelling van vier minuten in Dienstregeling 2020 - de rijtijd in Dienstregeling 2022 één minuut langer. Dit heeft te maken met inpassing van de treinloop tussen Meppel en Zwolle (vier treinen kort opeenvolgend). Zonder toevoeging van deze minuut zal een zeer kleine vertraging direct doorwerken op de achteropkomende Intercity's uit Leeuwarden en Groningen, met gemiste aansluitingen in Zwolle als gevolg.

Door de gewijzigde tijdliggingen verkort NS de overstappen in Zwolle, zodat een reis van bijvoorbeeld Hoogeveen naar Schiphol circa vier minuten sneller wordt. Wel betekent het verkorten van de overstaptijden dat de nu - logistiek toevallig - bestaande overstap tussen de Sprinter Groningen – Zwolle op de Sprinter naar Lelystad komt te vervallen. Deze toevallige overstap bestaat overigens slechts in één richting.



Door de gewijzigde tijdligging van de Sprinter Groningen – Zwolle schuift de spitspendel Groningen- Assen mee zodat de Sprinterreizigers tussen Assen en Groningen een betere verdeling over het uur krijgen. Zonder wijziging zou de verdeling over het uur 5/25 worden, dit wordt straks 11/19. De keerzijde van deze betere verdeling over het uur is dat de overstaptijd in Assen tussen de Sprinter en de Intercity iets toeneemt: van zeven tot acht minuten naar twaalf minuten.

5.4 Versnelling Intercity Zwolle – Leeuwarden

Mede door oplevering van nieuw infrastructuur kan NS de Intercity Zwolle – Leeuwarden met een minuut versnellen (voornemen is om dit al per april 2021 te realiseren). Niet alleen wordt hierdoor de reistijd verkort, maar er ontstaat in Leeuwarden twee keer per uur een aansluiting op de sneltrein van en naar Groningen. Hierdoor wordt de OV-reistijd tussen delen van Fryslân en de Randstad op werkdagen in de avonduren en het weekend met tien tot dertig minuten verkort.

5. 5 Belangrijkste reizigerseffecten

Positief:

- Circa 800 bestaande Friese Sprinterreizigers kunnen straks rechtstreeks én tot 10 minuten sneller van en naar Zwolle reizen.
- Circa 9.000 Sprinterreizigers tussen Groningen en Zwolle zijn straks tot 3 minuten sneller in Groningen en/of tot 4 minuten sneller in de Randstad.
- Circa 7.000 Intercityreizigers van/naar Leeuwarden zijn een minuut sneller waarvan een onbekend deel dat overstapt op de Sneltrain richting Groningen 10 tot 30 minuten korter onderweg is (doordat hier sprake is van meerdere vervoerders is niet bekend hoeveel reizigers dit zijn).

Negatief:

- Circa 250 Sprinterreizigers vanuit de Sprinter Groningen – Zwolle zijn straks langer onderweg naar Flevoland (uitsluitend in één richting) door het vervallen van de toevallig aansluiting op de Sprinter naar Lelystad e.v.
- Circa 400 Sprinterreizigers vanuit Groningen Europark en Haren zijn straks ongeveer 4 tot 5 minuten langer onderweg van/naar de Randstad.

6. Reistijdverkortingen en meer reismogelijkheden Zeeland

6.1 Aanleiding

Regionale Zeeuwse overheden en NS hebben al geruime tijd de ambitie om de reistijd tussen Zeeland en de Randstad te verkorten. NS zag mogelijkheden om per Dienstregeling 2018 in spitsuren in de spitsrichting een extra treindienst te bieden, die de reistijd tussen Vlissingen en de Randstad met meer dan een kwartier verkort. Verdere uitbreiding van deze snelle treindiensten was echter niet mogelijk zonder aanvullende financiering. Na het annuleren van de komst van een marinierskazerne naar Vlissingen heeft het Rijk een compensatiefonds in het leven geroepen, waarin specifiek aandacht is voor de (spoorse) bereikbaarheid. Als eerste stap versnelt NS in Dienstregeling 2022 de reistijd tussen Zeeland en Randstad op werkdagen overdag in beide richtingen. Het Rijk, de provincie Zeeland en NS praten daarnaast ook nog over verdere verbeteringen.

6.2 Uitwerking

De huidige Intercity tussen Vlissingen en Amsterdam stopt ook op de kleinere Zeeuwse stations Vlissingen Souburg, Arnemuiden, Kapelle-Biezeling, Kruiningen-Yerseke, Krabbendijke en Rilland-Bath. Naast snellere reismogelijkheden voor de grotere stations Vlissingen, Middelburg, Goes en het Brabantse Bergen op Zoom is gezocht naar een oplossing waar ook de kleinere stations elk half uur bediend blijven en minstens één keer per uur de rechtstreekse treindienst van en naar de Randstad behouden.

Het voorstel is om één keer per uur in beide richtingen de Intercity Vlissingen - Amsterdam met circa vijftien minuten te versnellen, waarbij in Zeeland gestopt wordt op de stations Middelburg en Goes (naast Vlissingen). De kleinere Zeeuwse stations behouden één keer per uur de huidige rechtstreekse verbinding naar Rotterdam en Amsterdam en krijgen één keer per uur een nieuwe Sprinterverbinding Vlissingen - Roosendaal. De laatstgenoemde twee treindiensten vormen samen een halfuurdienst. De overstap in Roosendaal tussen Zeeland en Brabant blijft één keer per uur ongewijzigd en wordt één keer per uur iets ruimer (circa vijf minuten). In de avonduren en in het weekend handhaaft NS de huidige dienstregelingsstructuur.

6.3 Belangrijkste reizigerseffecten

Positief:

- Circa 13.000 reizigers per gemiddelde werkdag op Vlissingen, Middelburg, Goes en Bergen op Zoom profiteren van extra treinen tussen deze stations en snellere verbindingen van en naar de Randstad.

Negatief:

- Circa 1.200 reizen per gemiddelde werkdag op de stations Vlissingen-Souburg, Arnemuiden, Kapelle-Biezeling, Kruiningen-Yerseke, Krabbendijke en Rilland-Bath hebben nu twee keer per uur een rechtstreekse verbinding van en naar de Randstad en krijgen één keer per uur een rechtstreekse verbinding en één keer per uur met een overstap.

7. Wijzigingen Internationale treindiensten

7.1 Intercity Brussel: 16 keer per dag van en naar Amsterdam Centraal

In de huidige treindienst rijdt de IC Brussel vier keer per dag van en naar Den Haag en twaalf keer per dag van en naar Amsterdam. Vanaf Dienstregeling 2022 rijdt de IC Brussel altijd (dus zestien treinen per dag) van en naar Amsterdam Centraal. Ook versnelt NS de Intercity Brussel in beide richtingen met circa drie minuten. Tussen Den Haag HS en Rotterdam Centraal is als gevolg van de introductie van de tienminutentreinen te weinig ruimte om naast de frequentieverhoging in de binnenlandse treindienst ook nog de internationale Intercity van en naar Brussel te laten rijden. Reizigers tussen Den Haag en Brussel kunnen reizen via een sneller alternatief met een overstap in Breda of Rotterdam.

7.2 Nightjet: studie naar tweede verbinding

NS studeert op de start van een dagelijkse nachtverbinding tussen Amsterdam en Zürich. Op dit moment is er nog geen zekerheid of en wanneer deze verbinding er kan komen.

7.3 Thalys

Als gevolg van de coronacrisis en de grote onzekerheid over reizigersaantallen is het momenteel onduidelijk hoe de dienstregeling van Thalys eruit zal zien. NS is hierover in overleg met partners. Naar verwachting zal in de loop van 2021 hierover meer duidelijkheid ontstaan.

7.4 Eurostar

Vanaf de start van dienstregeling 2022 zal Eurostar op werkdagen vier treinen per richting tussen Amsterdam en Londen rijden. In de loop van 2022 zal dit mogelijk worden uitgebreid naar vijf treinen per werkdag. De frequentie op zaterdag zal dan worden uitgebreid van twee naar drie treinen en op zondag van drie naar vier treinen per richting. Deze ontwikkelingen zijn onder nadrukkelijk voorbehoud van marktontwikkeling en de situatie rond corona.

7.5 Roosendaal - Antwerpen

Op werkdagen wordt de dienstregeling van en naar Roosendaal dertig minuten verschoven. Hiermee wordt op alle dagen van de week dezelfde vertrektijd aangehouden. Op werkdagen rijden er zeventien treinen per richting. De vertrektijd vanuit Roosendaal richting Antwerpen wordt dertig minuten later (vertrek ieder uur tussen 7:23 uur en 23:23 uur). De aankomsttijd in Roosendaal wordt dertig minuten eerder inclusief een extra reismogelijkheid per dag, waardoor de aankomst ieder uur tussen 6:37 uur en 23:37 uur wordt geboden. De dienstregeling op zaterdag en zondag wijzigt niet.



8. Klantwaarde

Dienstregeling 2022 is vergeleken met dienstregeling 2021 op het aspect klantwaarde. Per saldo heeft meer dan 82 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 170.000 reizigers per gemiddelde werkdag is drie tot tien minuten sneller.
- De reis van 20.000 reizigers per gemiddelde werkdag is meer dan tien minuten sneller.
- De reis van 19.000 reizigers per gemiddelde werkdag is drie tot tien minuten trager.
- De reis van 5.000 reizigers per gemiddelde werkdag is meer dan tien minuten trager.

Per saldo is dienstregeling 2022 een verbetering voor de reizigers.

De prognose geeft aan dat dit dienstregelingseffect een groei van ongeveer 16.500 reizigers per dag zal gaan opleveren, bovenop de autonome groei die tot 2021 verwacht wordt.

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

9. Van capaciteitsaanvraag tot dienstregeling

9.1 Dagrandoelstellingen

Zoals elk jaar kijkt NS naar de bezetting van de treinen in de vroege ochtend en late avond, met als doel goed in te spelen op de reizigersvraag. Deze paragraaf gaat in op vier specifieke treinen op trajecten die nog niet eerder zijn benoemd.

- De Sprinter van Almere Oostvaarders naar Hoofddorp met vertrektijd 00:07 uur rijdt op alle dagen bijna leeg rond waardoor NS voornemens is om deze trein niet meer te rijden. Reizigers kunnen gebruik maken van de Sprinter richting Weesp en Amsterdam Centraal van 23:55 uur of van 00:25 uur.
- De Intercity van Almere Centrum naar Amsterdam Centraal met vertrektijd 00:32 uur rijdt op zondag tot en met donderdag structureel bijna leeg rond. NS is voornemens om deze trein daarom alleen op vrijdag en op zaterdag te rijden. Op andere dagen kunnen reizigers gebruik maken van de Sprinter die vier minuten later om 00:36 uur vertrekt van Almere Centrum naar Amsterdam Centraal.
- De Sprinter Hoofddorp – Hilversum – Utrecht Centraal met vertrektijd 5:38 uur uit Hoofddorp rijdt bijna leeg rond. NS is voornemens om deze trein niet meer te rijden tussen Schiphol en Naarden-Bussum. Tussen Naarden-Bussum, Hilversum en Utrecht Centraal blijft deze Sprinter wel rijden aangezien het de eerste reismogelijkheid is van Hilversum naar Utrecht Centraal.
- Alleen op donderdag rijdt er een Sprinter van Eindhoven naar Weert om 20:45 uur (vanuit een eerdere historie van een koopavond), NS is voornemens deze trein niet meer te rijden gezien de trein minder dan vijftig reizigers bevat.

9.2 Sprinter Roosendaal – Dordrecht

NS heeft de vertegenwoordigers van de decentrale overheden deelnemend aan de landsdelige spoortafel Zuid-Nederland toegezegd te onderzoeken of het patroon van de Sprinter van Dordrecht naar Roosendaal in het weekend en in de avonduren een half uur verschoven kan worden, in verband met aansluitingen in Roosendaal tussen trein en bus. NS heeft aangegeven hier positief tegenover te staan, maar dat nader onderzocht moet worden of het logistiek maakbaar is.

In de uitwerking is gebleken dat de verschuiving in de richting van Dordrecht naar Roosendaal mogelijk is, NS zal dit doorvoeren. Echter, als gevolg van aangepaste tijden van goederentreinen zal helaas ook het patroon vanuit Roosendaal naar Dordrecht een half uur moeten schuiven.

9.3 Risico's door conflicterende capaciteitsaanvragen

Het realiseren van de voorgenomen dienstregeling en in deze adviesaanvraag beschreven effecten is onder voorbehoud van de definitieve capaciteitsverdeling door ProRail in augustus 2021. Pas na de toewijzing van de capaciteit is zeker welke treinen gereden kunnen worden.

In de voorbereidende fase van het dienstregelingsontwerp 2022 hebben vervoerders hun wensen onder leiding van ProRail in een dienstregelingspatroon vertaald. Op een aantal onderdelen zijn conflicten gesignaleerd, zoals:

- De nieuwe ligging van de Sprinter Hoorn- Alkmaar – Haarlem – Amsterdam in relatie tot de extra stop voor goederentreinen bij Haarlem. Doordat de tijdligging van de Sprinter Hoorn – Haarlem en de Sprinter Zandvoort - Haarlem is aangepast, moeten de goederentreinen tussen Beverwijk en Amsterdam op Haarlem inwachten. Dit is voor de goederenvervoerders ongewenst, met als gevolg een conflict tussen NS-treinen en goederentreinen. NS vraagt de dienstregeling aan die is afgestemd met de regionale stakeholders conform deze

adviesaanvraag ProRail zal conform het reguliere proces de capaciteit verdelen tussen goederenvervoerders en NS.

- De tienminutentrein tussen Den Haag HS en Rotterdam biedt geen ruimte meer voor goederentreinen of andere extra treinen. Een langere route via Breukelen is wel mogelijk.

Het kan zijn dat uit de capaciteitsverdeling van ProRail effecten heeft op de door NS gewenste dienstregeling.

9.4 Ter informatie: hinder door werk aan het spoor

Onderhoudsrooster 2022

Het onderhoudsrooster is de verzamelaar 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 2022 lijken op die van de Dienstregeling 2021. Waar mogelijk voert NS optimalisaties uit ten behoeve van de reizigers. Wel verwacht NS verwacht een mogelijk conflict tussen eerste en laatste treinen met het onderhoudsrooster in de regio Noord-Holland en midden-Nederland, omdat de dienstregeling daar structureel aangepast is.

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.

Ook in Dienstregeling 2022 zal de ICE in een aantal perioden omrijden via Venlo wanneer het traject tussen Arnhem en Oberhausen volledig versperd is als gevolg van werkzaamheden. Dit zal op die momenten vergelijkbare gevolgen hebben voor het stoppatroon van de Intercity Eindhoven – Venlo.

9.5 Voorbehoud: contracttreinen

NS is met de gemeente langs de Gooilijn (Weesp, Gooise Meren, Hilversum en Utrecht) in gesprek over de nachttrein tussen Amsterdam, Hilversum en Utrecht. Mogelijk zal de bestaande nachttrein Amsterdam – Hilversum – Utrecht in Dienstregeling 2022 op meer stations halteren. Dit is afhankelijk van de uitkomsten van de gesprekken hierover.

Ook voor de verbetering van de bereikbaarheid van Zeeland is een contractovereenkomst randvoorwaardelijk.

In opdracht van de gemeente Amsterdam heeft NS vanaf september 2018 bij wijze van pilot een extra stop van het nachtnet op station Amsterdam Bijlmer Arena omstreeks 02:30 uur opgenomen in de dienstregeling. Op basis van een evaluatie van de pilot is met de gemeente Amsterdam overeengekomen om deze nachtop per dienstregeling 2022 te laten vervallen. De stop van het nachtnet op station Amsterdam Bijlmer ArenA omstreeks 1:30 uur blijft gehandhaafd.