

Besluit Nederlandse Spoorwegen Dienstregeling 2020

Datum: 1 mei 2019

kenmerk NS: CC/PA/TD-847

Telefoon: 06 - 23 06 89 43

E-mail: Thijs.Douma@ns.nl

Geachte consumentenorganisaties in het Locov,

Dank voor uw advies van 15 maart 2019 (kenmerk: Locov 2019-2019-54422) op de voorgenomen wijzigingen per Dienstregeling 2020. Graag gaan wij conform de procedure in artikel 10 lid 3 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015-2025 in op uw advies.

U adviseert positief op de volgende voorstellen van NS voor Dienstregeling 2020:

- Meer Intercity's tussen Utrecht Centraal en Amersfoort;
- Meer Sprinters tussen Amersfoort en Harderwijk;
- Versnelling van reistijden in Noord-Nederland;
- Wijzigingen van Thalys en Eurostar;
- Meer treinen tussen Haarlem en Zandvoort;
- Het plannen in tienden;
- Het continueren van contracten.

U plaatst enkele kanttekeningen met betrekking tot de effecten van kleine wijzigingen als gevolg van aangepast materieel.

NS dankt voor uw positieve advies over de voornemens voor Dienstregeling 2020 en besluit conform adviesaanvraag. In uw brief heeft u per voorstel nog een aantal opmerkingen en adviezen gegeven, waar wij hierna op in gaan. Vervolgens zullen wij ingaan op uw opmerkingen en wensen die niet (direct) raken aan de adviesaanvraag voor Dienstregeling 2020.

Meer Intercity's tussen Utrecht Centraal en Amersfoort

U adviseert positief over het voorstel om meer Intercity's te rijden tussen Utrecht Centraal en Amersfoort en heeft nog een aantal opmerkingen:

- U informeert naar de betrouwbaarheid van de treindienst op de corridor Gouda - Deventer als gevolg van de hogere frequenties. Door de onlangs opgeleverde extra sporen tussen Woerden en Utrecht Centraal hinderen Intercity's en Sprinters elkaar niet meer op dit trajectdeel. Dit verhoogt de betrouwbaarheid van de treindienst. NS zal uiteraard de punctualiteit van de treindienst monitoren en bijsturen, indien nodig. Ook nemen wij uw

advies om bij vertragingen voorrang te geven aan de Intercity naar Deventer (ten behoeve van aansluitingen in Apeldoorn) ter harte. Met ProRail wordenafhandelsscenario 's opgesteld.

- Conform uw advies zal de aansluiting in Apeldoorn ook gedurende de herfst (wanneer er soms kleine aanpassingen in de dienstregeling zijn) behouden blijven.
- U constateert dat er geen extra reismogelijkheden bijkomen tussen Amersfoort en Deventer. Dat klopt, er blijft elk kwartier een Intercity rijden. Maar door de voorstellen ontstaan wel nieuwe rechtstreekse verbindingen op trajecten met veel forenzen. NS speelt hierdoor beter in op de reizigersvraag.
- Daarnaast adviseert u om in de daluren meer treinen te rijden tussen Amersfoort en Deventer. Momenteel is er onvoldoende vraag van reizigers om de frequentie in de daluren te verhogen. NS blijft het aantal reizigers op dit traject monitoren.
- U verwacht een aanzuigende werking van reizigers gezien de hogere aantrekkelijkheid van de treindienst door extra rechtstreekse reismogelijkheden en adviseert de materieelinzet hierop aan te passen. NS heeft een prognoses gemaakt en dit vertaald in de materieelinzet. Zeker in de eerste periode van een nieuwe dienstregeling moet er nog-gewenning optreden en kan de actuele bezetting nog afwijken van de verwachte bezetting. Uiteraard zal NS indien nodig de materieelinzet aanpassen.
- Ten slotte adviseert u om in de daluren de spooropstelling in Amersfoort te wijzigen, opdat er een extra aansluiting kan worden geboden vanuit Deventer naar Den Haag Centraal op sommige momenten buiten de spits. Zoals ook besproken tijdens de themasessie op 26 februari 2019, heeft NS dit grondig onderzocht, maar is hiervoor geen ruimte op station Amersfoort.

Meer Sprinters tussen Amersfoort en Harderwijk

U adviseert positief over het voorstel om meer Sprinters te rijden tussen Amersfoort en Harderwijk en hebt nog een aantal opmerkingen;

- U adviseert met ProRail, het Rijk en decentrale overheden te werken aan een keervoorziening in Harderwijk. De MIRT-verkenning hiervan is onlangs afgerond, waaruit bleek dat hiervoor geen middelen beschikbaar zijn. De opzet voor Dienstregeling 2020 is daarom de oplossing voor de komende jaren. Ontwikkelingen in deze corridor op langere termijn worden besproken in het project Toekomstbeeld OV 2040.
- Ook vraagt u om de toegevoegde Sprinter Amersfoort - Harderwijk die alleen in de spitsrichting opengesteld is voor reizigers, ook in tegenspitsrichting open te stellen. In principe is NS hier voorstander van, maar op dit moment is er te weinig reizigersvraag naar. Het opstellen zou ook een risico zijn in de uitvoering van de dienstregeling, omdat er extra tijd verloren gaat op een druk traject. Bovendien halteert de trein op zijn eindpunt momenteel niet op een spoor langs een perron.
- NS monitort het gebruik van de extra Sprinters tussen Amersfoort en Harderwijk, om te bezien of er genoeg reizigers zijn om ook buiten de spits de frequentie te verhogen. Naar verwachting zal dit niet op korte termijn nodig zijn.

Versnelling van reistijden in Noord-Nederland

- Omdat in Dienstregeling 2020 meer reizigers tussen Noord-Nederland en Den Haag via de Hanzelijn reizen in plaats van via Amersfoort, vraagt u of NS de materieelinzet aanpast op de Hanzelijn. NS kan dit bevestigen.
- Ook deelt u de ambitie om de reistijd van en naar het Noorden verder te verbeteren. NS, Noord-Nederland, IenW en ProRail onderzoeken hoe de reistijd tussen de Randstad en Noord-Nederland stapsgewijs verkort kan worden. Hierover wordt verder gesproken aan de OV- en Spoortafel Noord-Nederland.
- Ten slotte adviseert u om station Heerenveen IJstation bij grote evenementen weer te bedienen. In de afgelopen jaren heeft NS een aantal keren gesproken met onder andere Thialf, de KNSB en regionale overheden. Zowel Thialf als de KNSB hebben aangegeven dat zij geen bereikbaarheidsprobleem ervaren en niet bereid zijn om actief mee te werken om meer reizigers in de trein te krijgen. NS is bereid mee te werken aan een onderzoek om te bezien of het station als additionele dienst tijdens schaatswedstrijden bediend kan worden, maar wel als ook andere partijen bereid zijn om hieraan mee te werken en te spreken over de eventuele kosten die hiermee gemoeid zijn. Buiten evenementen om maken er te weinig reizigers gebruik van dit station.

Internationale aanpassingen

- Zoals in de adviesaanvraag al vermeld, is NS in onderzoek of de eerste Thalys van Amsterdam naar Disneyland kan aansluiten op een Thalys naar Parijs Gare du Nord. Momenteel loopt dit onderzoek nog, waarbij ook gekeken wordt of deze verbinding goed in het boekingssysteem kan worden getoond.
- U adviseert om een extra Thalys te rijden vanuit Parijs (vertrekkende om 18:22 uur) richting Amsterdam. NS studeert samen met partners of dit in Dienstregeling 2021 gerealiseerd kan worden.
- U wenst een tweede stoptrein per uur tussen Roosendaal en Antwerpen. Dit is ook een wens van NS, mits aan een aantal randvoorwaarden is voldaan. Hierover vinden gesprekken plaats met de infrabeheerder. Daarnaast moeten over deze uitbreiding nog afspraken met NMBS worden gemaakt. Naar verwachting rijdt deze tweede stoptrein niet in het weekend omdat te weinig reizigers hiervan gebruik zullen maken.
- Daarnaast wenst u de stoptrein tussen Roosendaal en Antwerpen te versnellen. Met een tweede stoptrein wordt al een kortere reis/wachttijd gerealiseerd. Versnelling van de huidige dienstregeling ligt niet voor de hand, mede door de beperkte mogelijkheden die er in België zijn.
- U geeft aan het onwenselijk te vinden dat de combinatie van werkzaamheden in Nederland en Duitsland er toe lijkt te leiden dat gedurende enkele tot maximaal negen dagen in de zomer, beide routes van de ICE versperd zijn. Ook roept u op om dit in de toekomst te voorkomen. NS kan melden dat door internationaal overleg tussen vervoerders en infrastructuurbeheerders deze situatie is voorkomen voor Dienstregeling 2020.

Kleine wijzigingen als gevolg van aangepast materieel

In het dubbeldeks Intercitymaterieel (VIRM) wordt het remsysteem aangepast zodat het materieel harder moet remmen, een veiligheidsmaatregel. Dit harder remmen is ook in de planning verwerkt en leidt soms tot langere reistijden. Een voorbeeld is de reistijd tussen Roosendaal en Vlissingen die met één minuut toeneemt, dit geldt overigens in beide richtingen (zoals opgenomen in de grafieken) en niet enkel in één richting (zoals uw veronderstelling). U heeft hierover een aantal opmerkingen:

- Allereerst vraagt u op welke andere trajecten de rijtijdverlengingen optreden. NS heeft dit grotendeels binnen de bestaande dienstregeling weten te verwerken. Alleen op het traject van en naar Vlissingen vindt significante rijtijdverlenging op een traject plaats.
- Ook vraagt u of de reistijdverlenging in Zeeland voorkomen kan worden door andere aanpassingen, onder andere in samenspraak met ProRail. NS heeft onderzoek gedaan door rijtijden en seinbeelden te analyseren en naar optimalisaties in overwegen en sleutelkastjes te kijken. Hieruit is helaas geen effectieve oplossing gekomen. Dit geldt ook voor een ander vertrekproces, dat niet logisch is gezien de inzet van VIRM-materieel op deze lijn.
- NS ziet voor Dienstregeling 2020 helaas geen andere mogelijkheden voor de dienstregeling tussen Roosendaal en Vlissingen en besluit conform adviesaanvraag.
- Ten slotte vraagt u naar de busaansluitingen in Goes en Middelburg. NS heeft de concept-dienstregeling in een eerder stadium gedeeld met regionale busvervoerders. In Zeeland blijft zowel in Goes als in Middelburg de voor busvervoerders gunstige situatie ontstaan dat heen- en terugrichting nagenoeg tegelijkertijd in het station zijn. De treintijden in Goes en Middelburg wijzigen maximaal een minuut. De busvervoerder in Zeeland studeert momenteel op de aansluitende busdienstregeling.

Zandvoort

U adviseert positief over het voornemen om extra treinen aan te vragen tussen Haarlem en Zandvoort gedurende de zomerperiode en hebt hierover nog enkele opmerkingen:

- Allereerst adviseert u deze wijziging reeds door te voeren tijdens de zomer van 2019. Gelet op door ProRail geconstateerde problemen in met name stroomvoorziening (zie adviesaanvraag en ook later dit besluit), verwacht NS niet dat zomer 2019 al de oplossing met zes treinen per uur geboden kan worden.
- Ook adviseert u reizigers actief te informeren over de verschillende reismogelijkheden tussen Amsterdam en Zandvoort. NS vindt dit een goed idee en zal een voorstel voor de zomer van 2020 uitwerken.
- U vraagt om ook buiten de zomerperiode, bijvoorbeeld op warme dagen of bij evenementen, het aanbod goed af te stemmen op een hogere vervoersvraag van en naar Zandvoort. NS zet - ook buiten de zomerperiode - waar nodig ad hoc extra of langere treinen in op dit traject.

- Tijdens het uitwerken van deze treindienst onder regie van ProRail bleek dat de infrastructuur, en dan met name de stroomvoorziening, niet geschikt is om dergelijke treinaantallen op een stabiele en veilige wijze te verwerken. U vindt dat eventuele problemen met spoed moeten worden opgelost. ProRail onderzoekt op dit moment welke maatregelen nodig zijn om dit geschikt te maken, waarbij NS aandringt op het spoedig realiseren hiervan.

Planning in tienden

U adviseert positief over het plannen in tienden en hebt nog een tweetal vragen:

- Ten eerste vraagt u of een overstap in Gouda in de avonduren tussen de Sprinters van en naar Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal in Dienstregeling (momenteel: 32 minuten) in Dienstregeling 2020 een officiële overstap van twee minuten kan worden. De overstaptijd van twee minuten is echter te krap om officieel aan te bieden, gezien de looptijd tussen twee perrons inclusief meerdere trappen. In de praktijk zouden teveel reizigers deze overstap missen, terwijl NS reizigers juist een betrouwbare reis wil bieden. NS neemt uw advies daarom niet over.
- Ten tweede vraagt u of de overstaptijden ook te verfijnen naar tienden van seconden. Momenteel is daar geen aanleiding voor, omdat de dienstregeling voor reizigers in hele minuten wordt geboden.

Continuering van contracten

U oordeelt positief over de voorkeursvariant tussen Dordrecht en Eindhoven. NS is hierover in gesprek met het ministerie van IenW, decentrale overheden en reizigersorganisaties

Ook bent u blij met de uitbreiding van de nachttrein tussen Amsterdam en Haarlem en suggereert om de tweede nachttrein uit Haarlem (aankomst 3:30 uur in Amsterdam) aan te laten sluiten op een andere nachtnettrein die om 3:19 uur vertrekt uit Amsterdam naar Utrecht. NS heeft onderzocht of dit wenselijk en mogelijk is. Doorgaande reizigers vanuit de richting Den Haag en Schiphol zouden hierdoor een langere reistijd (van vijftien tot twintig minuten) krijgen naar Utrecht. Hiermee zouden per saldo meer reizigers benadeeld dan bevoordeeld worden. Een gehele herschikking van het nachtnet ten bate van deze aansluiting is daarnaast niet mogelijk door beperkingen in de infrastructuur gedurende de nachten.

Opmerkingen en wensen die niet (direct) raken aan de adviesaanvraag voor Dienstregeling 2020

In uw advies spreekt u de wens uit om de frequenties op verschillende trajecten te verhogen. In de afgelopen jaren zijn op ruim zeven trajecten frequenties verhoogd. In de toekomst staan op verschillende trajecten frequentieverhogingen gepland, zoals de beoogde tienminutentrein tussen Schiphol en Arnhem. Ook in het kader van het OV-Toekomstbeeld wordt gekeken naar

mogelijkheden om de reizigersgroei op te vangen. NS monitort daarnaast regelmatig de ontwikkelingen in de vervoersvraag, om te bezien of vraag en aanbod met elkaar in verhouding staan. Dit was bijvoorbeeld de aanleiding om voor Dienstregeling 2020 de frequenties tussen Utrecht en Amersfoort en tussen Amersfoort en Harderwijk te verhogen. Hogere frequenties zijn niet altijd mogelijk (bijvoorbeeld doordat er geen ruimte op het spoor is) of wenselijk (omdat de vervoersvraag onvoldoende een frequentieverhoging rechtvaardigt). De suggesties die u in uw advies hebt benoemd (hogere frequenties in bijvoorbeeld de Randstad, tussen Nijmegen en 's-Hertogenbosch in de avonduren, tussen Utrecht en Rotterdam, tussen Utrecht en Den Haag en vroegere eerste verbindingen of latere late verbindingen) zijn voor Dienstregeling 2020 niet mogelijk of wenselijk gezien de marktvraag. NS continueert de gesprekken over toekomstige dienstregelingsontwikkelingen met u in Locov-verband en op de OV- en spoortafel.

Ook hebt u een vraag gesteld over de communicatie van de toegankelijkheid van treinen. NS wijst alle reizigers, ruim voor ingang van de nieuwe dienstregeling, op mogelijke wijzigingen en adviseert reizigers de reisplanner te raadplegen, waarin te zien is wat de materieelinzet en bijbehorende toegankelijkheid van treinen is. Alle nieuwe treinen (en de gereviseerde SLT's) worden zelfstandig toegankelijk. Ook breidt NS Reisassistentie uit in de periode tot 2025. Die uitrol doen we gedegen en betrouwbaar, en daar is tijd voor nodig. Het is dus niet altijd mogelijk in te spelen op -tijdelijke -wijzigingen in de materieelinzet.

Ten slotte had u nog een drietal opmerkingen:

- U bent blij dat de Intercity Zwolle - Groningen (vertrek 18:18 uit Groningen) sneller kan rijden als gevolg dat een goederentrein niet meer rijdt op dat moment. NS heeft dit inderdaad zo aangevraagd in de capaciteitsaanvraag voor Dienstregeling 2020 en gaat er vanuit dat ProRail dit conform aanvraag verdeelt. Voor Dienstregeling 2019 is dit niet meer mogelijk.
- U informeerde naar de spooropstelling op station Breda. NS heeft in de capaciteitsaanvraag voor Dienstregeling 2020 een spooropstelling aangevraagd waarbij vanuit de richting Arnhem te Breda een cross-platform overstap van twee minuten wordt gerealiseerd op de Intercity richting Brussel. In de andere richting is dit niet mogelijk. In de capaciteitsverdeling kunnen hier afwijkingen uit voortkomen. Ook is het mogelijk dat de overstap van twee minuten niet altijd in een (internationale) reisplanner wordt getoond, gezien de krappe overstaptijd.
- U verzocht of NS in overleg met Arriva wil treden om de overstap te Sittard vanuit de Arriva-stoptrein op de Intercity van NS richting Eindhoven te verbeteren. NS is hierover in overleg.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Jacco van der Tak

Directeur Communicatie & Corporate Affairs

Laan van Puntenburg 100, Postbus 2025, 3500 HA Utrecht.