

NS

Corporate Affairs

Postbus 2534
3500 GM Utrecht

www.ns.nl

Aan de vertegenwoordigers van de decentrale overheden
deelnemend aan de landsdelige OV- en spoortafel
Noordvleugel

Datum 30 april 2021
Ons kenmerk CC/PA/TD-900RN
Onderwerp Besluit Dienstregeling 2022

Telefoon 06-19288724
E-mail niels.herber@ns.nl

Geachte vertegenwoordigers,

Hartelijk dank voor uw advies van 25 februari 2021 (kenmerk 1583576/1583582) op de voorgenomen wijzigingen per Dienstregeling 2022. Graag gaan wij conform de procedure in artikel 42 lid 6 van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet 2015-2025 in op uw advies.

Tienminutentrein Arnhem – Schiphol – Rotterdam

U bent blij met de beoogde uitbreiding van de Intercitydienst op de trajecten Utrecht – Bijlmer – Amsterdam Zuid – Schiphol en Schiphol – Leiden – Rotterdam. NS dankt u voor uw positieve advies.

Wel wijst u op de langere halteringen van treinen op de stations Amsterdam Bijlmer Arena en Amsterdam Zuid en pleit u ervoor om deze zo snel mogelijk op te lossen door structuurwijzigingen. Twee van de zes Intercity's per uur vanuit Utrecht richting Schiphol hebben een langere haltering op station Amsterdam Bijlmer Arena van zes minuten, de overige treinen hebben een korte haltering. Het verkorten van de halteertijd is inderdaad bij een nieuwe dienstregelingsstructuur pas mogelijk, die op zijn vroegst per Dienstregeling 2024 plaats zal vinden,

U betreurt dat NS als gevolg van de structuurwijzigingen het aantal Intercity's tussen Amsterdam Zuid en Lelystad in de avonduren beperkt. NS heeft hierbij naar de vervoervraag gekeken. Het aantal reizigers dat in de vroege avond vanuit Schiphol en Amsterdam Zuid naar Utrecht reist (vice versa), is veel groter dan het aantal reizigers dat richting Lelystad wil reizen. Een halfuurdienst tussen Schiphol en Lelystad volstaat. Daarom kiest NS ervoor om in de avonduren de Intercity's van en naar Leiden eerder richting Utrecht dan richting Lelystad te routeren.

U constateert dat station Veenendaal – De Klomp geen rechtstreekse verbinding meer krijgt met Nijmegen en stelt voor om jaarlijks de mogelijkheden te onderzoeken om doorrijden

naar Nijmegen mogelijk te maken. NS onderzoekt doorlopend mogelijkheden de dienstregeling verder te optimaliseren en zal vanzelfsprekend ook kijken naar de mogelijkheden om de verbinding tussen Veenendaal-De Klomp en Nijmegen te herstellen.

U vraagt voor welke treinen de genoemde reistijdwinst tussen Arnhem en Utrecht/Amsterdam geldt. Dit is van toepassing op de Intercity die tussen Arnhem en Utrecht alleen op station Ede-Wageningen halteert. Ook informeert u naar het moment waarop de tienminutentrein overgaat in een kwartierdienst. In de richting Utrecht vindt de verschuiving plaats rond 19:00 uur, in de richting Arnhem is dit een uur later.

Ook wijst u op de verslechtering van aansluitingen tussen trein en bus op station Veenendaal – De Klomp. NS voert intensieve gesprekken over het zo goed mogelijk inpassen van nieuwe dienstregelingsstappen, zo ook voor Dienstregeling 2022. De afgelopen jaren hebben wij door middel van diverse sessies de decentrale overheden en regionale vervoerders actief betrokken bij de uitwerking van de frequentieverhoging tussen Utrecht en Arnhem. Al vroegtijdig in het ontwikkelproces van dienstregeling 2022 (namelijk in het najaar van 2018) hebben wij kenbaar gemaakt dat als gevolg van beperkingen in de infrastructuur er diverse dilemma's op tafel liggen, waaronder het punt dat de treinen op station Veenendaal – De Klomp meer uit elkaar komen te liggen. De meeste dilemma's hebben wij lopende het ontwerpproces naar tevredenheid kunnen oplossen, maar helaas is dit niet mogelijk gebleken voor Veenendaal – De Klomp. Graag continueert NS het gesprek over de aansluitingen op station Veenendaal – De Klomp, inclusief het gesprek wat er voor nodig is om de aansluitingen tussen trein en bus te monitoren en te verbeteren.

Ter aanvulling licht NS toe waarom de tijddigging van de Intercity's op station Veenendaal – De Klomp verandert:

1. De Intercity's tussen Arnhem en Utrecht richting Amsterdam/Schiphol bieden in Utrecht aansluiting op de Intercity's tussen Eindhoven en Utrecht richting Amsterdam/Schiphol. Deze treinen maken onderdeel uit van de landelijke netwerkstructuur.
2. De tienminutentreinen tussen Utrecht en Arnhem gaan over in een kwartierdienst tussen Arnhem en Nijmegen, waardoor de vijfde en zesde Intercity alleen kan stoppen op station Ede-Wageningen.
3. NS wenst de hele dag een snelle doorgaande Sprinter tussen Rhenen en Breukelen, zonder inhaling op station Driebergen-Zeist, ten behoeve van de regionale bereikbaarheid.
4. Dit heeft als logistiek gevolg dat de Intercity voor en achter deze Sprinter halteert op station Driebergen-Zeist en de andere Intercity op station Veenendaal – De Klomp.
5. Dit betekent dat de Intercity's die stoppen op station Veenendaal – De Klomp niet op hetzelfde moment arriveren en vertrekken.

U constateert dat de tienminutentrein negatief uitwerkt op de tijddigging van de Sprinters tussen Leiden en Schiphol en op de frequentie in het weekend. Bij iedere dienstregelingswijziging kijkt NS naar optimalisaties in het netwerk. Voor NS is de ligging van treinen erg belangrijk voor een goed treinaanbod en spreiding van reizigers, maar op dit traject wordt de ligging van de Sprinters logistiek bepaald door de tienminutentrein tussen Schiphol en Leiden. In de avonduren en in het weekend verslechtert de tijddigging hierdoor inderdaad, waarbij naar een interval van vijf minuten en vervolgens 25 minuten een Sprinter zou moeten worden uitgeweken. Bij een slechte verdeling van Sprinters over het uur zal de vervoersvraag verminderen. Hierdoor biedt een derde en vierde Sprinter in

het weekend geen meerwaarde voor de reiziger, waardoor NS deze in het weekend niet meer rijdt. NS blijft zoeken naar mogelijkheden op de tijdligging van Sprinters in toekomstige dienstregelingsstructuren te verbeteren en blijft de reizigersaantallen monitoren om tijdig hierop in te spelen.

NS zal tijdig de reizigerscommunicatie oppakken voor de testdagen van de tienminutentrein.

Ook informeert u naar de mogelijke gevolgen van corona. In de capaciteitsaanvraag bij ProRail heeft NS de beoogde Dienstregeling 2022 (inclusief de nieuwe tienminutentreinen) aangevraagd. Het is niet mogelijk om een alternatieve dienstregeling of meerdere dienstregelingen aan te vragen. Dit heeft namelijk ook te maken met de aanvragen van andere partijen, zoals goederenvervoerders die vaak door het gehele land rijden of internationale treinpaden aanvragen. Mocht het toch nodig of gewenst zijn om in 2022 een afgeschaalde dienstregeling te rijden, dan zal dat binnen enkele kaders plaatsvinden, zoals de ruimte in de toegewezen capaciteitsverdeling en de logistieke mogelijkheden om de dienstregeling opnieuw te kunnen plannen. Ook zal NS u tijdig informeren als de dienstregeling als gevolg van beperkende coronamaatregelen anders zal uitpakken dan de beoogde Dienstregeling 2022 in de adviesaanvraag.

NS besluit conform adviesaanvraag.

Noord-Holland Noord

U bent verheugd met het voorstel om de knoop op Hoorn tussen trein-trein, trein-bus en bus-trein te herstellen. Ook adviseert u positief over het openstellen van de Intercity tussen Haarlem en Alkmaar in de tegenspitsrichting en over de frequentieverhoging in het weekend tussen Amsterdam en Uitgeest. Wel vindt u het jammer dat als gevolg hiervan de spitsfrequenties tussen Enkhuizen en Amsterdam en tussen Alkmaar en Den Helder worden verminderd.

NS heeft in de afgelopen jaren intensieve gesprekken gevoerd met u en andere belanghebbenden over het optimaliseren van de dienstregeling in Noord-Holland. NS herkent uw aandachtspunten en zal het gesprek met u en vervoerders continueren over de ontwikkeling van de dienstregeling en het verbeteren van het aanbod.

U bent niet blij met de langere haltering van de Sprinter Hoofddorp – Hoorn Kersenboogerd op station Zaandam in de spits. 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. NS gaat graag met u in gesprek om te bezien of er nog een ultieme oplossing mogelijk is om de hinder voor de reizigers te beperken.

Naar aanleiding van het advies van de consumentenorganisaties in het Locov heeft NS een aantal treinen gewijzigd of hersteld. Dit betreft de volgende wijzigingen:

- NS rijdt de eerste Sprinter op zondag van Schiphol naar Den Haag conform de begintijd van Dienstregeling 2021.
- NS blijft een eerste en laatste trein tussen Hoorn en Alkmaar rijden.
- NS herstelt aansluitingen in Heerhugowaard in de avonduren.
- NS herstelt de aansluiting richting Schiphol in het weekend vanuit Alkmaar.
- NS neemt het advies over om meer aansluitingen te bieden op station Uitgeest in de ochtend- en avonduren.

- NS rijdt op werkdagen in de vroege ochtend een nieuwe rechtstreekse en overal stoppende trein van Amsterdam naar Den Helder, met het oog op de aansluiting op de veerboot richting Texel. Reizigers hoeven niet meer over te stappen in Alkmaar.

Voor meer informatie verwijs ik naar het bijgevoegde NS-besluit aan de consumentenorganisaties in het Locov.

Leiden – Utrecht

U waardeert de uitbreiding van de treindienst Leiden-Utrecht-Houten in de brede spitsperiode. Wij zien dat als eerste stap in de kwaliteitsverbetering op de corridor.

Ook NS ziet de uitbreiding van de spitsperiode als een positieve ontwikkeling. In gezamenlijkheid kijken we naar de frequentieverhoging van de bediening op station Utrecht Leidsche Rijn. Op dit moment onderzoekt NS de impact van deze stop op de landelijke samenhang en klantattractiviteit. De uitkomsten hiervan zullen we uiteraard met u bespreken.

In uw advies stelt u nog een viertal vragen. Ten eerste vraagt u naar de frequentie tussen Utrecht en Houten Castellum. Deze blijft conform Dienstregeling 2021. Ten tweede vraagt u welke treinen uit Woerden een langere stop op Utrecht Centraal krijgen. Dit geldt voor alle zes treinen. Ten derde vraagt u naar de halteringstijden op Utrecht Centraal. Het betreft een haltering van vier tot zeven minuten, afhankelijk van de treinserie en de richting. Ten vierde vraagt u naar de uitbreiding richting Geldermalsen. Hiervoor verwijst NS naar de voortgangsrapportage PHS, waarin een planning is opgenomen voor de randvoorwaardelijke infrastructuur.

Ten slotte

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard zijn wij bereid eventuele vragen te beantwoorden of een nadere toelichting te geven. Mocht u naar aanleiding van deze brief nog vragen hebben, dan vragen u contact op te nemen met uw contactpersonen (Niels Herber en René Windhouwer ¹) bij de Regiodirectie Randstad Noord.

Met vriendelijke groet,



Jacco van der Tak
Directeur Communicatie & Corporate Affairs

¹ Te bereiken via: Niels.herber@ns.nl, rene.windhouwer@ns.nl