

Vergaderjaar 2011–2012

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 272

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 oktober 2011

Inleiding

Met deze brief wil ik u informeren over de huidige stand van zaken rond de dienstregeling 2013 van NS.

Elk jaar past NS op basis van marktontwikkelingen, beschikbaarheid van infrastructuur en afspraken over bediening van nieuwe stations de dienstregeling aan. NS doet dit binnen de voorschriften van de huidige vervoerconcessie voor het hoofdrailnet, voor eigen rekening en risico en rekening houdend met regionale wensen en de rendementseisen van de aandeelhouder.

De dienstregeling 2013 houdt een grote wijziging van de dienstregeling in. De belangrijkste aanleiding hiervoor is de opening en inpassing van de Hanzelijn en de opname van deze lijn in het nationale netwerk.

Het voorlopige dienstregelingontwerp 2013 bevat op enkele verbindingen meer treinen en hogere frequenties, snellere reistijden tussen Noord-Nederland en de Randstad, en de opening van de nieuwe stations Groningen Europapark, Almere Poort, Utrecht Leidsche Rijn, Kampen Zuid en Dronten. Het verheugt mij u te kunnen melden dat het beeld is dat het product voor veel klanten beter wordt: volgens de huidige inzichten van NS zullen van de ruim 1 mln dagelijkse reizigers er ongeveer 150 000 iets merken van de wijziging van de dienstregeling. Het overgrote deel van die groep reizigers zal een betere reis krijgen, een klein deel een iets slechtere. Deze laatste groep reizigers probeert NS zo klein mogelijk te maken. De dienstregeling 2013 resulteert op termijn (2015) in een groei van 25 000–30 000 reizigers per werkdag (+ 2% à + 2,5%).

Het integrale ontwerp voor de dienstregeling 2013 is nog in ontwikkeling en NS is nog met diverse partijen (zoals ProRail, andere vervoerders, consumenten

organisaties, IPO en SkVV) in overleg. Er is nog geen enkel formeel besluit over de dienstregeling 2013. Maar nu de contouren van deze dienstregeling zichtbaar beginnen te worden, wil ik u alvast op hoofdlijnen informeren. Dit in de geest van het kabinetsstandpunt «Spoor in beweging»¹.

In deze brief zal ik ingaan op zowel de inhoud als het proces van de dienstregeling 2013.

Formele rollen en bevoegdheden inzake de dienstregeling

De voorschriften in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet vormen de formele randvoorwaarden waarbinnen NS zelfstandig de dienstregeling kan bepalen. Die randvoorwaarden betreffen o.a. de minimale bediening van stations en de afstemming van het aanbod op de vraag. NS hoeft geen goedkeuring van mij als concessieverlener te krijgen voor de jaarlijkse aanpassing van de dienstregeling. Ik toets uitsluitend of de dienstregeling voldoet aan de formele randvoorwaarden uit de vervoerconcessie: het aangeboden vervoer moet voldoen aan de vraag, bijdragen aan de bereikbaarheid en gericht zijn op reizigersgroei, en de concessie bevat voorschriften voor de minimale bediening van de stations. Dit is in lijn met het principe van outputsturing dat wij gezamenlijk voor de aansturing van NS hebben gekozen. Natuurlijk kijk ik wel mee of de best mogelijke keuzes voor de reiziger worden gemaakt.

Bij het ontwikkelen en uitwerken van (wijzigingen van) de dienstregeling moet NS de zienswijze vragen van consumentenorganisaties en regionale overheden. Daarnaast overlegt NS uiteraard met ProRail, dat door het behandelen van capaciteitsaanvragen immers een belangrijke rol speelt bij het tot stand komen van elke dienstregeling, en met andere spoorvervoerders. Voorafgaand aan het formele overleg- en adviestraject voert NS al informeel overleg.

De herziening van de dienstregeling per 2013

De belangrijkste aanleiding voor de wijziging van de dienstregeling 2013 is de opening en inpassing van de Hanzelijn in het nationale netwerk.

Proces

NS volgt het gebruikelijke, jaarlijkse proces met ProRail en andere vervoerders om tot een gezamenlijke spoordienstregeling te komen. Zie voor een beschrijving van dit proces bijlage 1.

NS begint bij het maken van de dienstregeling met het formuleren van een aantal uitgangspunten voor het ontwerp. Het doel van deze uitgangspunten is te komen tot een optimale dienstregeling, dat wil zeggen een dienstregeling die voor de grootst mogelijke groep reizigers zo goed mogelijk is.

Het proces van het maken van een dienstregeling zoals beschreven in bijlage 1 is een soort trechter: bij de start zijn er nog veel opties open (voor zover de beschikbare infrastructuur die toestaat), in de loop van het proces komt er steeds meer vast te staan en nemen de mogelijkheden voor aanpassingen af. Deze toenemende focus is noodzakelijk vanwege de samenhang van de diverse vraagstukken en het feit dat een nieuwe dienstregeling meestal een groot deel van het spoorwegnet beïnvloedt. Verder is er ook onder regie van ProRail afstemming nodig tussen de dienstregeling van NS, de dienstregeling van de andere reizigers- en goederenvervoerders en de plannings voor grote bouwprojecten en

¹ Op pag. 45 van dit stuk staat: «Het kabinet begrijpt dat de Tweede Kamer in een zo vroeg mogelijk stadium geïnformeerd wil worden over wijzigingen in de dienstregeling die immers gevolgen hebben voor een groot aantal OV reizigers. Het kabinet neemt daarom in de concessie op dat NS in het vervoerplan grote wijzigingen in de dienstregeling tijdig (minimaal in het vervoerplan een jaar voorafgaand aan ingang van de wijziging) aankondigt en beschrijft. Aanvullende informatie die de minister van Verkeer en Waterstaat over deze dienstregelingwijzigingen ontvangt, deelt de minister in een zo vroeg mogelijk stadium met de Tweede Kamer. Aan de hand van de beschrijving in het vervoerplan en de nadere informatie kan dan het gesprek met de Kamer plaatsvinden.»

onderhoud. Gelet op dit alles is het niet mogelijk en ook niet gewenst om tot het laatste moment een groot aantal opties open te houden.

Inhoudelijk

Op basis van de uitgangspunten voor de dienstregeling 2013 heeft NS inmiddels een ontwerprichting gekozen (frequenties, rechtstreekse verbindingen, stops). NS is die richting nu in overleg met ProRail aan het valideren en keuzes aan het doorrekenen op klantattractiviteit, maakbaarheid en rendement. Medio oktober wordt de ontwerprichting vastgezet. Daarbinnen is er totde afronding van het overleg met de consumentenorganisaties en decentrale overheden nog enige ruimte voor aanpassing van de nadere invulling en keuzes. De uitgangspunten voor het ontwerp van de dienstregeling staan vermeld in bijlage 2.

De opening van de Hanzelijn heeft, vanwege de landelijke samenhang van de dienstregeling, impact op het gehele netwerk tussen de Noord- en Oost-Nederland enerzijds en de Noordelijke en Zuidelijke Randstad anderzijds. De Hanzelijn heeft niet alleen invloed op de corridor Almere–Zwolle, maar ook op aangrenzende corridors en verbindingen tussen belangrijke knooppunten in Noord- en Oost-Nederland (Groningen, Leeuwarden, Zwolle, Hengelo) en knooppunten in de Randstad (Utrecht, Den Haag, Rotterdam, Amsterdam en Schiphol). Dankzij de Hanzelijn ontstaan snellere reistijden en alternatieve verbindingen tussen Noord-Nederland en de Randstad.

Naast de inpassing van de Hanzelijn zijn er nog enkele ander wijzigingsvoorstellen voor de dienstregeling 2013. Deze vloeien voort uit eerder gemaakte afspraken met regionale overheden over nieuwe stations en/of voor klanten aantrekkelijke productverbeteringen. Zie voor een opsomming van de belangrijkste onderwerpen in de dienstregeling 2013 bijlage 3.

Tenslotte wordt voor de dienstregeling 2013 verwacht dat door grote bouwprojecten en onderhoud soms minder treinen in weekends en avonden zullen rijden.

In het kader van het centraal stellen van de reiziger, heb ik de spoorsector gevraagd om zich maximaal in te spannen om de overlast voor de reizigers te minimaliseren; ik zal hier zelf nadrukkelijk op letten bij het beoordelen van de Vervoer- en Beheerplannen voor de komende jaren.

Conclusie

Het grootste deel van de reizigers is, zo is mijn conclusie op basis van de nu beschikbare gegevens op hoofdlijnen, gebaat bij de plannen voor de dienstregeling 2013 die NS op dit moment bespreekt met de diverse betrokkenen. Tevens constateer ik met instemming dat NS zich richt op groei en het benutten van kansen voor reizigersgroei.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

NS volgt het gebruikelijke, jaarlijkse proces om samen met ProRail en andere vervoerders tot een spoordienstregeling te komen. Voor de dienstregeling 2013 ziet dit er als volgt uit.¹

- **Voorjaar 2011:** Inventarisatie van de ontwikkelingen in de reizigersmarkt, de beschikbaarheid van de infrastructuur, eventueel te openen nieuwe stations en knelpunten in de dienstregeling. Hiertoe vindt onder andere informeel overleg met regionale overheden, ProRail en andere vervoerders plaats. Dit proces leidt tot een aantal studies. Per studie worden opties verkend en doorgerekend. Tegelijkertijd formuleert en valideert NS de ontwerpuitgangspunten die moeten helpen om tot een optimale dienstregeling te komen.
- **Op 1 juni 2011** start onder regie van ProRail het overleg met alle spoorvervoerders (reizigers en goederen) over de precieze invulling van de dienstregeling. In het begin zijn de ingebrachte plannen en wensen van de verschillende vervoerders op een grof niveau gespecificeerd maar in de loop van het proces worden de voorstellen concreter en specifiek en wordt de ruimte voor andere voorstellen kleiner. Dat is noodzakelijk om de samenhang op het netwerk te bewaken en potentieel conflicterende wensen te identificeren en te coördineren.
- **Najaar 2011:** Ook NS werkt van grof naar fijn. Eerst kiest NS de definitieve set ontwerpuitgangspunten. Daaruit volgen studies (in bijlage 2 worden deze beschreven). Bij de uitwerking van die studies worden scores ten aanzien van klantattractiviteit, uitvoerbaarheid en rendement vastgesteld en in dialoog met ProRail verder uitgewerkt.
- **Februari 2012:** Op basis van de precieze uitwerking wordt het zogeheten BasisUurPatroon (BUP) afgerond. NS vraagt de consumentenorganisaties in het Locov om een formeel advies over het voorgenomen besluit over het BUP.
- **Maart 2012:** NS ontvangt het advies van de consumentenorganisaties en bekijkt in hoeverre het mogelijk is (onderdelen van) het advies over te nemen. Rekening houdend met het advies werkt NS het BUP uit tot de jaardienstregeling (een planning van alle treinen gedurende 7 keer 24 uur).
- **April 2012:** Rekening houdend met dit advies dient NS (net als alle andere personen- en goederenvervoerders) in april 2012 een formele capaciteitsaanvraag in bij ProRail.
- In **augustus 2012** neemt ProRail vervolgens het capaciteitsverdelingsbesluit. NS vraagt aansluitend de consumentenorganisaties advies over de jaardienstuitwerking (adviestermijn 6 weken).
- De Vervoerconcessie schrijft voor dat NS uiterlijk twee maanden voor ingang een nieuwe dienstregeling, dus in dit geval **uiterlijk 9 oktober 2012**, aan mij toestuurt.
- In het Vervoerplan 2013, dat NS **uiterlijk 15 oktober 2012** aan mij moet aanbieden, zullen de belangrijkste voorgenomen wijzigingen in de dienstregeling beschreven staan.
- Ik toets vervolgens of de dienstregeling past binnen de randvoorwaarden van de concessie.
- Op **9 december 2012** start de dienstregeling 2013.

¹ De verschillende fasen in het proces kunnen elkaar overlappen. Het is niet altijd zo dat een volgende fase pas start als de vorige is afgerond.

Ontwerputgangspunten voor de dienstregeling 2013

NS heeft de volgende doelstellingen en uitgangspunten geformuleerd voor het ontwerp van de dienstregeling 2013:

- Een herkenbaar product (tweetreinensysteem met IC's en Sprinters).
- Een grote regelmaat in het aanbod (dat wil zeggen regelmatige intervallen: bij twee treinen per uur elke 30 minuten een trein, bij vier treinen per uur om de 15 minuten een trein).
- Zo kort mogelijke reistijden.
- Rechtstreekse verbindingen voor de grootste reizigersstromen.
- Goede aansluitingen voor niet-rechtstreekse verbindingen.
- Een stabiele en betrouwbare dienstregeling.
- De beschikbaarheid van de infrastructuur volgens opgave ProRail.
- Ingebruikname van nieuwe stations op basis van met regionale overheden per station specifiek gemaakte afspraken.
- Verwerking van het reguliere onderhoudsrooster spoornetwerk en de diverse grote bouwprojecten (o.a. NSP, VleuGel/Randstadspoor) in de dienstregeling.
- Geen veranderingen doorvoeren die niet noodzakelijk of niet toekomstvast zijn.

Aanvullend heeft NS een aantal ontwerputgangspunten geformuleerd voor de integratie van de Hanzelijn in het landelijke netwerk in 2013:

- Integratie van de Hanzelijn in het landelijke netwerk.
- Een maximum snelheid op het Hanzelijntracé van 140 km/uur. NS heeft de ambitie en het plan om dit in de toekomst naar 160 km/uur te brengen.
- Conform de HRN-concessie een bediening tussen Zwolle en Lelystad met twee Intercity's en twee Sprinters.
- Nieuwe treindiensten mogen geen grote negatieve effecten hebben voor grote bestaande reizigersstromen.

A. Integratie van de Hanzelijn in het landelijke netwerk

In het voorlopige dienstregelingsontwerp 2013 is ten aanzien van de integratie van de Hanzelijn voor onderstaande uitwerking gekozen. Het definitieve ontwerp is afhankelijk van de integrale analyse op klantattractiviteit, vervoerwaarde, maakbaarheid en rendement die momenteel wordt uitgevoerd.

Intercity

Snellere reistijden tussen Noord-Nederland en de Randstad, rechtstreekse verbindingen voor grote groepen reizigers en bediening conform de vervoerconcessie. De IC treindienst tussen Noord-Nederland en de Randstad wordt:

- Elk half uur IC Groningen–Zwolle, 1x per uur door naar Amersfoort–Utrecht–Rotterdam en 1x per uur door naar Almere–Schiphol–Den Haag.
- Elk half uur IC Leeuwarden–Zwolle, 1x per uur door naar Amersfoort–Utrecht–Rotterdam en 1x per uur door naar Almere–Schiphol–Den Haag.
- Op het verbouwde station Zwolle geven bovenstaande IC's een cross/platform overstap op elkaar zodat Noord Nederland elk half uur zowel via Almere als Amersfoort richting de Randstad kan reizen en Zwolle elk half uur een IC heeft naar Almere–Schiphol en naar Amersfoort–Utrecht.
- Tussen Almere en Schiphol gaan in de spitsuren twee extra IC's rijden.
- De IC's Zwolle–Schiphol–Den Haag bieden in Almere en Lelystad een overstap op de Intercity's naar Amsterdam Centraal; in 2012 is die overstap nog in Amersfoort.
- De IC Zwolle–Schiphol–Den Haag stopt voorlopig nog wel in Duivendrecht. De reistijdwinst als gevolg van doorrijden lijken vanaf 2016/2017 (vier sporen op OV SAAL) te verzilveren.

Sprinter

Elk half uur gaat de Sprinter Zwolle–Lelystad doorrijden via Almere en Weesp naar Amsterdam Centraal. Deze Sprinter stopt op alle stations tussen Zwolle en Weesp, inclusief de nieuwe stations Kampen Zuid en Dronten. In Weesp blijft de 2012 situatie bestaan met Sprinters die vanuit Almere en Hilversum om en om naar Amsterdam Centraal en Schiphol/Leiden rijden. De sprinterdienst rond Weesp wordt versneld.

Consequenties voor treindiensten buiten de Hanzelijn

Door de nieuwe intercity over de Hanzelijn veranderen de reizigerstromen op Amersfoort en dat heeft consequenties voor de Intercity's uit Oost-Nederland. De IC treinen Twente–Schiphol en Twente–Utrecht verschuiven een kwartier. Daardoor wordt de overstapverbinding vanuit Twente naar Amsterdam Centraal 10 minuten langer. Omdat de trein van/naar Berlijn niet naar Schiphol maar naar Amsterdam Centraal rijdt ontstaan er wel meerdere directe reismogelijkheden tussen Twente en Amsterdam Centraal. NS onderzoekt nog wat de beste optie is voor de spitstreinen Deventer–Apeldoorn–Amersfoort: door naar Amsterdam of door naar Utrecht.

B. Overige verbeteringen dienstregeling 2013

- Zwolle–Groningen: NS bekijkt op verzoek van regionale overheden de mogelijkheid van 2 IC's en 2 Sprinters Zwolle-Groningen. (Daarbij stoppen de IC's niet in Hoogeveen, Beilen en Haren, maar de Sprinters wel.)
- Eindhoven–Limburg: Studie naar verhogen frequentie op Eindhoven–Sittard naar kwartierdienst. Vanaf Sittard om-en-om naar Maastricht en Heerlen. Hierbij kan in de toekomst ook de treinbediening/aansluitingen naar Aken een rol spelen.
- Opening nieuwe stations op basis van met regionale overheden per station specifiek gemaakte afspraken :
 - Groningen Europapark (bediend door de Sprinter Groningen–Zwolle),
 - Almere Poort (bediend door de Sprinter op de Flevolijn).
 - Utrecht Leidsche Rijn (bediend door de Sprinter Utrecht–Woerden).
- Frequentieverhoging van de Sprinter Utrecht–Woerden.
- Combitunnel Nijverdal: Infraproject is vertraagd. Herstel van de doorgaande treindienst Enschede–Zwolle is daardoor niet eerder mogelijk dan medio 2013.

C. Specifiek issue: reistijden via de Hanzelijn

De toevoeging van de Hanzelijn aan het hoofdrailnet maakt een stapsgewijze verbetering van de dienstregeling en van de reistijden op dit netwerk mogelijk. Ten opzichte van de huidige dienstregeling biedt de Hanzelijn in 2013 een groter aantal treinen en de eerste reistijdverbeteringen. Zwolle–Amsterdam Centraal bijvoorbeeld wordt volgens de huidige inzichten in 2013 ca. 10 minuten sneller dan in 2012, Zwolle–Amsterdam Zuid wordt ca. 5 minuten sneller. De nieuwe verbindingen en de reistijdverkorting die in 2013 mogelijk zijn dankzij de Hanzelijn zullen ervoor zorgen dat op termijn (2015) ongeveer 17 000 extra reizigers met de trein gaan reizen. In de jaren na 2013 zullen de reistijden nog korter worden. Dit betekent een verdere verbetering van het treinproduct voor de reizigers.